Conto Corrente con la Posta

GAZZETTA UFFICIALE

PARTE PRIMA **DEL REGNO D'ITALIA**

Anno 68° — **ROMA - Mercoledì, 24 agosto 1927 - ANNO V** — **Numero 195**

Abbonamenti.

		Anno	Sem.	Trim.
In Roma, sia presso l'Amministrazione che a domicilio ed in tutto il Regno (Parte I e II)	L.	100	60	40
All'estero (Paesi dell'Unione postale)	»	200	120	70
In Roma, sia presso l'Amministrazione che a domicilio ed in tutto il Regno (sola Parte I).	»	70	40	25
All'estero (Paesi dell'Unione postale)	»	120	80	50

Gli abbonamenti decorrono dal primo del mese in cui ne viene fatta richiesta.

Gli abbonati hanno diritto anche ai supplementi ordinari. I supplementi straordinari sono fuori abbonamento.

Il prezzo di vendita di ogni puntata, anche se arretrata, della « Gazzetta Ufficiale » (Parte I e II complessivamente) è fissato in lire UNA nel Regno, in lire DUE all'Estero.

Il prezzo dei supplementi ordinari e straordinari è fissato in ragione di cent. 5 per ogni pagina.

Gli abbonamenti si fanno presso l'**Amministrazione della « Gazzetta Ufficiale » — Ministero delle Finanze** (Telefono 33-686) — ovvero presso le librerie concessionarie indicate nel seguente elenco. L'importo degli abbonamenti domandati per corrispondenza deve essere versato negli Uffici postali a favore del conto corrente N. 1/2640 del Provveditorato generale dello Stato, a norma della circolare 26 giugno 1924.

Per il prezzo degli annunzi da inserire nella « Gazzetta Ufficiale » veggansi le norme riportate nella testata della parte seconda.

La « Gazzetta Ufficiale » e tutte le altre pubblicazioni dello Stato sono in vendita presso la Libreria dello Stato al Ministero delle Finanze e presso le seguenti Librerie depositarie: Alessandria: *A. Boffi.* — Ancona: *G. Fogola.* — Aosta: *Libreria sorelle De Giorgis.* — Aquila: *F. Agnelli.* — Arezzo: *A. Pellegrini.* — Avellino: *C. Leprino.* — Bari: *Fratelli Favia.* — Belluno: *S. Benetta.* — Benevento: *E. Tomaselli.* — Bergamo: *Libreria Intern. dell'Ist. Ital. Arti Grafiche dell'A. L. I.* — Bologna: *L. Cappelli; Messaggerie Ital.* — Bolzano: *L. Rinfreschi.* — Brescia: *E. Castoldi.* — Brindisi: *Ditta Luigi Carlucci.* — Cagliari: *Lib. Intern. (Lias); R. Carta Raspi.* — Caltanissetta: *P. Milia Russo.* — Carrara: *Libreria Baini.* — Caserta: *Ditta F. Croce e Figlio.* — Castrogiovanni: *G. Buscemi.* — Catania: *G. Giannotta, Soc. Ed. Int.* — Catanzaro: *V. Scaglione.* — Chieti: *F. Piccirilli* — Como: *C. Nani e C.* — Cremona: *Libreria Sonzogno.* — Cuneo: *G. Salomone.* — Ferrara: *Lunghini e Bianchini.* — Firenze: *Armando Rossini*: via Panzani, 26 e via degli Alfani, 57. — Fiume: *« Dante Alighieri » di G. Dolcetti.* — Foggia: *G. Pilone.* — Forlì: *G. Archetti.* — Genova: *Libreria Internazionale Treves dell'Anonima Libraria Italiana, Società Editrice Internazionale*, via Petrarca, 22; *Messaggerie Italiane.* — Grosseto: *F. Signorelli.* — Imperia: *S. Benedusi; G. Cavilotti e figlio.* — Lecce: *Libreria Fratelli Spacciante.* — Livorno: *S. Belforte e C.* — Lucca: *S. Belforte e C.* — Macerata: *Libreria Editrice P. M. Ricci.* — Mantova: *Arturo Mondovi.* — Matera: *Riccardi Francesco.* — Messina: *G. Principato; V. Ferrara; Giacomo d'Anna.* — Milano: *Libreria Fratelli Treves, in Galleria; Società Editrice Internazionale; G. Pirola; A. Vallardi; Messaggerie Italiane.* — Modena: *G. T. Vincenzi e nipote.* — Napoli: *Libr. Intern. Paravia-Treves; R. Majolo e figlio; Messaggerie Italiane.* — Novara: *R. Guaglio.* — Nuoro: *Ditta Malgaroli Giulio.* — Padova: *A. Draghi.* — Palermo: *O. Fiorenza.* — Parma: *Soc. edit. intern.; Libreria Fiaccadori.* — Pavia: *Succ. Bruni Marelli.* — Perugia: *Simonelli.* — Pesaro: *Rodope Gennari.* — Pescara: *A. Verrocchio.* — Piacenza: *V. Porta.* — Pisa: *Libreria Bemporad delle Librerie italiane riunite.* — Pistoia: *Ditta Alberto Pacinotti.* — Pola: *E. Schmidt.* — Ravenna: *E. Lavagna e F.* — Reggio Calabria: *R. D'Angelo.* — Reggio Emilia: *L. Bonvicini.* — Rieti: *A. Tommassetti.* — Roma: *Anonima Libraria Italiana; Stamperia Reale; Maglione e Strini; Libreria Mantegazza, degli eredi Cremonesi; A. Signorelli; Ditta De Agostini; Messaggerie Italiane.* — Rovigo: *G. Marin.* — Sansevero (Foggia): *Venditti Luigi.* — Sassari: *G. Ledda.* — Savona: *P. Lodola.* — Siena: *Libreria San Bernardino.* — Siracusa: *G. Greco.* — Sondrio: *F. Zarucchi.* — Spezia: *A. Zacutti.* — Taranto: *Fratelli Filippi.* — Teramo: *L. d'Ignazio.* — Terni: *Stabilimento Poligrafico Alterocca.* — Torino: *F. Casanova e C.; Società Editrice Internazionale; Fratelli Treves dell'A.L.I.; Messaggerie italiane.* — Trapani: *G. Banci.* — Trento: *M. Disertori.* — Treviso: *Longo e Zoppelli.* — Trieste: *L. Cappelli; Libreria Treves-Zanichelli dell'A.L.I.* — Udine: *P. Miani e C.* — Varese: *Mai e Malnati.* — Vercelli: *B. Cornale.* — Venezia: *Libreria Sormani (già Fuga G.).* — Verona: *R. Cabianca.* — Vicenza: *G. Galla.* — Viterbo: *Fratelli Buffetti.* — Zara: *E. de Schonfeld.* — Bengasi: *Libreria F. Russo.* — Tripoli: *Libreria Fichera.* — Asmara: *A. e F. Cicero.* — All'Estero presso la Compagnia Italiana pel Turismo (C.I.T.), a Parigi anche presso la *Libreria Italiana*, Rue du 4 septembre.

N.B. — Nelle provincie dove non c'è rappresentante è incaricata del servizio di vendita delle pubblicazioni ufficiali la Intendenza di finanza.

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA E DEGLI AFFARI DI CULTO — UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI

SOMMARIO

ORDINI CAVALLERESCHI

LEGGI E DECRETI

Numero di pubblicazione

ORDINI CAVALLERESCHI

ORDINI DEI SS. MAURIZIO E LAZZARO E DELLA CORONA D'ITALIA

Revoca di onorificenze.

Con R. decreto 2 aprile 1925, su proposta del Ministro per l'interno, venne revocato il R. decreto 27 febbraio 1913 col quale Moroni Andrea fu Luigi veniva insignito della onorificenza di cavaliere della Corona d'Italia.

Con Regi decreti 2 aprile 1925, su proposta del Ministro per la guerra, vennero revocati i seguenti decreti: 16 luglio 1916 e 12 dicembre 1920 con cui Bottari Arturo Efisio fu insignito delle onorificenze di cavaliere della Corona d'Italia e di cavaliere mauriziano; 8 novembre 1903, 9 aprile 1914 e 4 gennaio 1916 con cui Dolfin Domenico fu nominato cavaliere della Corona d'Italia, cavaliere mauriziano ed ufficiale della Corona d'Italia; 8 agosto 1920 con cui Curzio Angelo fu nominato cavaliere della Corona d'Italia.

LEGGI E DECRETI

Numero di pubblicazione 1738.

REGIO DECRETO-LEGGE 30 giugno 1927, n. 1474.

Approvazione di una convenzione riguardante l'esercizio della linea aerea Trieste-Zara.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, convertito nella legge 31 gennaio 1926, n. 753, contenente provvedimenti per la navigazione aerea;

Visto il R. decreto-legge 18 ottobre 1923, n. 3176, convertito nella legge 31 gennaio 1926, n. 753, concernente la concessione dei servizi di trasporto esercitati con aeromobili;

Vista la convenzione 3 aprile 1925, relativa alla linea aerea commerciale Torino-Trieste, approvata con R. decreto-legge 15 agosto 1925, n. 1691, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562;

Vista la convenzione aggiuntiva 1° ottobre 1926, per il transitorio esercizio della linea Venezia-Zara, approvata con R. decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2438;

Visto l'art. 3, n. 2, della legge 31 gennaio 1926, n. 100;

Ritenuto urgente e necessario provvedere all'esercizio continuativo della linea aerea Trieste-Zara;

Sentito il Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Capo del Governo, Primo Ministro Segretario di Stato, Ministro Segretario di Stato per l'aeronautica, di concerto con i Ministri Segretari di Stato per le finanze e per le comunicazioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' approvata e resa esecutiva la convenzione stipulata addì 16 marzo 1927, tra il Ministero dell'aeronautica in rappresentanza dello Stato, e i legali rappresentanti della « Società Italiana Servizi Aerei », intesa a mantenere in continuativo esercizio la linea aerea Trieste-Zara in coesistenza con la linea aerea Trieste-Torino.

Art. 2.

Il presente decreto entrerà in vigore alla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge. Il Ministro proponente è incaricato della presentazione del relativo disegno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 30 giugno 1927 - Anno V

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — VOLPI — CIANO.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.

Registrato alla Corte dei conti, addì 22 agosto 1927 - Anno V
Atti del Governo, registro 263, foglio 192. — CASATI.

Convenzione aggiuntiva tra il Ministero dell'aeronautica e la « Società Italiana Servizi Aerei » inerente all'esercizio delle linee aeree commerciali Torino-Pavia-Venezia-Trieste e Trieste-Lussinpiccolo-Zara.

Il Sottosegretario di Stato per l'aeronautica, a nome dello Stato,

ed i signori Alberto Cosulich e Guido Cosulich rispettivamente presidente e consigliere di amministrazione della Società Italiana Servizi Aerei, in nome ed in rappresentanza della medesima, in aggiunta ed a parziale modificazione:

1° della Convenzione relativa all'impianto ed all'esercizio di una linea aerea commerciale tra Torino e Trieste, stipulata in data 3 aprile 1925, approvata col R. decreto-legge 15 agosto 1925, n. 1691, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562 (denominata in appresso « Convenzione principale »);

2° della Convenzione aggiuntiva inerente al transitorio esercizio della linea aerea predetta sul diverso itinerario Venezia-Zara, stipulata in data 1° ottobre 1926, approvata col R. decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2438 (denominata in appresso « Convenzione aggiuntiva »);

e con riferimento:

1° al R. decreto-legge 17 settembre 1925, n. 1749, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, che concede esenzioni fiscali alla Società assuntrice della anzidetta linea aerea;

2° al decreto Ministeriale 30 aprile 1926, che fissa la data di inizio del servizio della linea aerea stessa;

hanno convenuto e stipulato quanto segue:

Art. 1.

La « Società Italiana Servizi Aerei » è autorizzata a gestire, contemporaneamente, con effetto dal 16 marzo 1927 e sino a tutto il 31 marzo 1936, le due linee aeree commerciali:

Torino-Pavia-Venezia-Trieste

e Trieste-Lussinpiccolo (scalo facoltativo)-Zara

facendo scalo regolare soltanto nelle località suddette.

Il servizio dovrà essere almeno giornaliero nei due sensi su entrambe le linee suddette.

Art. 2.

Ai fini della sovvenzione chilometrica di cui all'art. 5 della Convenzione principale, il numero massimo di chilometri, che potrà essere coperto annualmente dalla Società assuntrice, nell'esercizio delle linee aeree predette, è elevato a km. 410,000.

Art. 3.

Restano ferme le disposizioni ed i compensi relativi al servizio postale, fissati nell'art. 7 della Convenzione principale per quanto riguarda il tratto Torino-Trieste.

Per il nuovo tratto Trieste-Zara la Società è obbligata al trasporto gratuito di chilogrammi tre di effetti postali in ciascun viaggio. Il Ministero delle comunicazioni può inoltre avvalersi della linea stessa per il trasporto degli effetti postali oltre il limite di peso predetto. In questo caso corrisponderà alla Società un compenso in proporzione al peso ed in ragione di lire quindici al chilogrammo.

Art. 4.

Le esenzioni fiscali contemplate nell'art. 1 del R. decreto-legge 17 settembre 1925, n. 1749, convertito nella legge 18 marzo 1926, n. 562, e nei limiti ivi stabiliti continuano ad applicarsi alla linea aerea Torino-Pavia-Venezia-Trieste di cui nella Convenzione principale.

Quelle previste dall'art. 8 del R. decreto-legge 12 dicembre 1926, n. 2438, continuano, invece, ad applicarsi alla linea Trieste-Lussinpiccolo-Zara di cui alla Convenzione aggiuntiva.

Art. 5.

La presente convenzione è regolata da apposito disciplinare il quale forma parte integrante della convenzione stessa ed entrerà in vigore dal 16 marzo 1926 contemporaneamente dalla data di inizio del servizio sulle due linee Torino-Trieste e Trieste-Zara.

Art. 6.

Salvo le varianti e le aggiunte che risultano dai precedenti articoli, restano ferme in ogni loro altra parte le disposizioni contenute nella Convenzione principale e nella Convenzione aggiuntiva, le quali si intendono ripetute nella presente e quindi a questa integralmente applicabili.

Roma, 16 marzo 1927 - Anno V

p. *Il Ministro per l'aeronautica*:
BALBO.

p. *La Società Italiana Servizi Aerei*:
GUIDO COSULICH.
ALBERTO COSULICH.

Disciplinare per la esecuzione della convenzione stipulata con la Società S. I. S. A. (Società Italiana Servizi Aerei) per l'impianto e l'esercizio di una linea aerea commerciale Torino-Pavia-Venezia-Trieste-Zara ed approvata col R. decreto-legge 30 giugno 1927, n. 1474.

Compilato a norma dell'art. 17 della Convenzione 3 aprile 1925, approvata con R. decreto-legge 15 agosto 1925, n. 1691, e da valere per la Convenzione aggiuntiva che raggruppa le convenzioni precedenti per l'esercizio di una linea regolare sull'intero tratto: Torino-Trieste-Zara.

Nota. — Nel testo del disciplinare saranno adottate le abbreviazioni seguenti:

« Il Ministro » in luogo di « Il Ministro per l'aeronautica ».

« Il Ministero » in luogo di « Il Ministero dell'aeronautica, Aviazione civile e Traffico aereo ».

« La Società » in luogo di « Società Italiana Servizi Aerei ».

« La Convenzione » in luogo di « La convenzione 3 aprile 1925, approvata con R. decreto-legge 15 agosto 1925, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* 8 ottobre 1925, n. 234 ».

« La legge n. 2207 » in luogo di « Il R. decreto-legge 20 agosto 1923, n. 2207, convertito in legge con la legge 31 gennaio 1926, n. 753 ».

« Il regolamento » in luogo di « Il regolamento per la navigazione aerea approvato con R. decreto-legge 11 gennaio 1925, n. 356 ».

« La legge n. 3176 » in luogo di « Il R. decreto-legge 28 ottobre 1923, n. 3176, convertito in legge con la legge 31 gennaio 1926, n. 753 ».

CAPO I.

MATERIALE DI VOLO.

Art. 1.

Numero degli aeromobili.

La Società non può intraprendere l'esercizio delle linee se non ha provveduto il numero di aeromobili prescritti dall'art. 11, lett. *b*), della Convenzione 3 aprile 1925. Tutti gli aeromobili dovranno conservare integralmente valido il certificato di navigabilità. La data di iscrizione nel Re-

gistro aeronautico nazionale farà fede agli effetti della osservanza dei termini per la costituzione numerica della flotta ed agli effetti del pagamento delle sovvenzioni chilometriche.

Art. 2.

Accettazione degli aeromobili.

Per l'accettazione degli aeromobili di primo impianto, nonchè di quelli che saranno acquistati in seguito, la Società dovrà presentare i singoli certificati di navigabilità, dai quali risulti che essi sono del tipo prescritto dalla Convenzione: il tipo potrà però essere modificato, od eventualmente anche sostituito con altro migliore, quando intervengono preventivamente opportuni accordi fra il Ministero e la Società.

Art. 3.

Tipo degli aeromobili.

Qualora la Società, a termine della Convenzione, sia autorizzata ad avere in servizio apparecchi di tipi diversi o dello stesso tipo, ma diversamente attrezzati, potrà limitare la destinazione dei singoli tipi o dei singoli aeromobili a speciali tratti del percorso, previo il consenso del Ministero, ma senza l'autorizzazione di questo non potrà modificare le destinazioni consentite.

In tutti i casi in cui la Commissione di visita muovesse eccezioni sull'ammissione di un aeromobile, sul rilascio del certificato di navigabilità, o sulle rinnovazioni di questo, il Ministero inviterà la Società a fare quelle osservazioni che crederà opportune intorno ai deliberati della Commissione, dopo di che il Ministero delibererà inappellabilmente in merito.

Art. 4.

Sostituzione degli aeromobili.

Nel caso che un aeromobile si perda, o che si trovi in condizioni da non meritare la proroga del certificato di navigabilità, la Società avrà l'obbligo di sostituirlo con altro corrispondente entro un congruo termine, da concordarsi con il Ministero caso per caso. In via eccezionale, e per assicurare la continuità del servizio, potrà essere accordato dal Ministero il temporaneo impiego di aeromobili di tipo diverso da quello prescritto.

Art. 5.

Perfezionamenti al materiale di volo.

La Società ha l'obbligo di adottare, sia per gli apparecchi che per i motori, quei tipi, quelle modificazioni o quei nuovi adattamenti che, in seguito a nuove invenzioni od applicazioni industriali, divenissero, a giudizio del Ministero, di uso normale nei servizi di linee analoghe, o che altrimenti siano riconosciute indispensabili, sempre che siano conciliabili col tipo di aeromobili in servizio.

Saranno inoltre adottate quelle particolari installazioni che risultassero indispensabili per il genere di servizio a cui gli aeromobili sono destinati, ed in rapporto alla grandezza dell'aeromobile.

Art. 6.

Requisizioni.

Gli aeromobili addetti al servizio sovvenzionato possono, per grave necessità pubblica, essere requisiti dal Ministero, con la osservanza delle disposizioni legislative in materia.

Art. 7.

Noleggio.

Il Ministero avrà il diritto, in casi straordinari, di noleggiare gli aeromobili addetti al servizio sovvenzionato, corrispondendo alla Società un compenso risultante dai seguenti elementi e da computarsi per tutto il periodo durante il quale l'aeromobile non è a disposizione della Società, fermi restando i contributi postali di cui all'art. 3 della Convenzione aggiuntiva della quale il presente disciplinare fa parte integrale:

1° il pagamento della sovvenzione chilometrica prevista dalla Convenzione e di quelle eventualmente non a carico del Governo italiano, per il numero di chilometri effettivamente volati. Detta sovvenzione non potrà però in nessun caso essere inferiore alla media di quella che risulterà essere stata corrisposta o doversi corrispondere alla Società per ciascun singolo apparecchio in base alla attività complessiva del corrispondente trimestre di esercizio ed al numero degli apparecchi usualmente in volo sulla linea;

2° il pagamento di un utile calcolato sulla media degli utili, per trasporto passeggeri, posta e merci, derivanti alla Società nel corrispondente trimestre di esercizio per ogni singolo apparecchio usualmente in volo sulla linea;

3° il pagamento di un 10 per cento in più sulle somme dovute alla Società in base ai due titoli che precedono;

4° il pagamento, a carico del Ministero, di tutte le spese di approdo, ricovero, assistenza, rifornimenti e riparazioni durante il periodo di noleggio e della eventuale differenza per i premi di assicurazione;

5° l'obbligo da parte del Ministero di restituire l'aeromobile in efficienza o di rimborsare alla Società, all'atto della restituzione, le eventuali spese da farsi per mettere l'aeromobile, i motori e le altre installazioni nelle condizioni in cui si trovavano al momento della consegna, salvo il deperimento normale.

Per noleggio si dovrà intendere l'uso esclusivo dell'aeromobile completo di tutte le installazioni di bordo ed equipaggiato con personale normale di volo della Società.

Art. 8.

Casi di guerra.

In caso di guerra fra l'Italia e altra potenza o fra potenze estere in una parte dei territori percorsi dalla linea sovvenzionata, il Ministero avrà facoltà:

a) di sospendere il servizio;

b) di pretendere la continuazione;

c) di prendere possesso degli aeromobili e degli altri materiali ed impianti della Società.

Nel primo caso il Ministero corrisponderà alla Società una indennità da fissarsi di comune accordo, sufficiente tanto per coprire le spese restanti a carico della Società stessa, quanto per fare fronte alle quote di ammortamento degli aeromobili, del materiale, delle spese di impianto in genere sostenute dalla Società e degli interessi ed ammortamenti al capitale e relativi finanziamenti. Eventualmente però il Ministero potrà richiedere che la Società eserciti altra linea — in sostituzione di quella sospesa — purchè le condizioni tecniche ed economiche risultino equivalenti. Nel secondo caso, cioè quando il Ministero pretenda la continuazione dell'esercizio, lo stesso Ministero, oltre a continuare il pagamento delle sovvenzioni concordate, assumerà la garanzia degli aeromobili e di ogni altra cosa relativa al servizio medesimo, per qualunque danno derivante da causa di guerra,

esclusi quelli avvenuti per fatto del pilota e della Società e per inosservanza delle regole di guerra.

Allo scopo di determinare il valore che il Ministero dovrà rimborsare alla Società per le eventuali perdite a carico di esso, il valore degli aeromobili, dei materiali, e degli impianti in generale sarà stabilito in base ai prezzi vigenti alla data dell'ordine ministeriale di continuare il servizio, e sarà successivamente revisionato quando una delle parti ritenga che detti prezzi siano sensibilmente modificati.

Nel terzo caso, cioè quando il Ministero deliberi di prendere possesso degli aeromobili e degli impianti sociali, saranno applicate le disposizioni legislative in materia.

Cessato lo stato di guerra, sarà in facoltà della Società riprendere l'esercizio della linea alle condizioni della Convenzione oppure rinunciare alla sua continuazione.

Art. 9.

Casi di contumacie.

Nei casi di provvedimenti sanitari presi dal Governo nazionale o da Governi esteri, o comunque di ostacoli frapposti per tema di contagio delle popolazioni degli aeroporti interni o esteri, il Ministero, applicando le disposizioni seguenti, potrà:

a) sospendere l'esercizio in tutto od in parte;

b) modificare il percorso della linea, sostituire e sopprimere approdi, mutare gli orari.

Nel primo caso sarà corrisposta alla Società una indennità da fissarsi di comune accordo, sufficiente tanto per coprire le spese restanti a carico della Società stessa, quanto per far fronte alle quote di ammortamento degli aeromobili, del materiale, delle spese di impianto in genere sostenute dalla Società e degli interessi al capitale e relativi finanziamenti.

Nel secondo caso, cioè quando venga modificato il percorso della linea e siano variati gli approdi e gli orari, la sovvenzione chilometrica sarà aumentata o diminuita per modo che le mutate condizioni non alterino il bilancio economico della Società.

Se, per contravvenzione alle regole sanitarie, un aeromobile fosse sottoposto a misure contumaciali che ritardassero il compimento del viaggio, la Società non avrà diritto a pretendere alcun compenso speciale, oltre alle sovvenzioni stabilite dalla Convenzione. Nemmeno potrà richiedere compensi speciali per le prescrizioni sanitarie che dovessero eventualmente essere ordinate a bordo degli aeromobili dal Governo nazionale o dai Governi esteri, oppure quando, al porto di destinazione, le merci ed i viaggiatori dovessero essere sbarcati in appositi lazzaretti, invece che agli abituali pontili.

CAPO II.

TRASPORTI POSTALI.

Art. 10.

Norme per lo scambio degli effetti postali.

La Società assuntrice del servizio di posta aerea ha l'obbligo di ritirare gli effetti postali dagli uffici designati dalla Amministrazione delle poste, rilasciandone firma di ricevuta.

All'atto della consegna deve essere accertato, in contraddittorio fra gli agenti della Società e quelli delle poste, il quantitativo ed il peso di tali effetti, per i quali l'ufficio postale compila una speciale distinta in triplice copia, di cui una va consegnata agli agenti della Società.

La distinta deve recare:

il numero e la data di spedizione;

il quantitativo ed il peso dei dispacci e dei pacchi postali, tenendo separati quelli interni da quelli esteri;

la loro provenienza e destinazione;

il valore di ciascun pacco assicurato;

la firma dell'agente che consegna gli effetti e la firma dell'agente che li riceve.

Art. 11.

Custodia degli effetti postali.

La Società ha l'obbligo di collocare gli invii postali a bordo dell'aeromobile in luoghi adatti alla loro conservazione e custodia.

Art. 12.

Trasporto degli effetti postali.

Il trasporto degli effetti dagli uffici postali agli aeromobili deve essere effettuato con i mezzi più rapidi, a cura e spese della Società. L'ora della consegna sarà fissata dalla Direzione provinciale delle poste da cui dipendono gli uffici postali che formano i dispacci e le spedizioni dei pacchi, in relazione all'ora di partenza dell'aeromobile, tenuto presente il tempo necessario a percorrere la distanza fra gli uffici postali e l'aeroscalo e per eseguire le operazioni di imbarco.

Art. 13.

Eccedenza di peso negli effetti postali.

La Società, qualora in una stazione intermedia della linea riscontri che il peso degli effetti postali da ricevere in consegna, aggiunto a quello degli effetti postali già esistenti a bordo, superi il massimo stabilito dalla Convenzione, può rifiutare l'imbarco degli effetti per quella parte che determini la eccedenza del peso massimo stabilito.

Al riguardo le due parti, ove tale circostanza si verifichi con frequenza, prenderanno speciali accordi per eliminare l'inconveniente.

Art. 14.

Sbarco e consegna degli effetti postali.

Ad ogni arrivo di aeromobile, appena questo sia ormeggiato, la Società è tenuta a sbarcare gli effetti postali con precedenza rispetto ad ogni altra operazione e di trasportarli con i mezzi più celeri ed a proprie spese agli uffici postali designati dalla Direzione provinciale delle poste da cui gli uffici stessi dipendono.

All'atto di ricevere gli effetti postali e la relativa distinta, gli agenti delle poste ne rilasceranno ricevuta a quelli della Società, ai quali contesteranno le eventuali irregolarità degli effetti medesimi a mezzo di apposito verbale.

Art. 15.

Mancate e ritardate partenze. Interruzioni di viaggio.

Quando si verifichi — per qualsiasi ragione — o una mancata o una ritardata partenza, è fatto obbligo alla Società di provvedere, con tutta sollecitudine ed a proprie spese, alla immediata restituzione degli effetti all'ufficio postale da cui li ebbe in consegna. La misura del ritardo che dovrà determinare l'obbligo per la Società di restituire gli effetti all'ufficio postale, sarà determinata d'accordo tra la Direzione provinciale delle poste e il comandante di ogni singolo aeroporto.

Nel caso poi che si verifichi un forzato arresto dell'aeromobile in un punto intermedio, che non sia stazione di linea, ed in generale tutte le volte che risulti opportuno il proseguimento a destinazione degli effetti postali con altro mezzo, la Società ha l'obbligo di trasportarli subito, ed a proprie spese, allo scalo ferroviario o al posto più vicino ove esista un ufficio postale.

Eventualmente potrà consegnarli agli agenti delle poste viaggianti sugli ambulanti in partenza, verso il luogo di destinazione degli effetti stessi. In tali contingenze, la Società dovrà trasmettere un telegramma informativo al competente servizio della Direzione generale delle poste e dei telegrafi. Sulla distinta degli effetti dovrà essere indicata la causa che impedì il trasporto di essi per via aerea.

Art. 16.

Prospetti degli effetti postali.

Al termine di ciascun mese la Società trasmetterà per mezzo del Ministero dell'aeronautica - Aviazione civile e Traffico aereo - al competente servizio della Direzione generale delle poste e dei telegrafi un prospetto riassuntivo di tutti gli effetti ricevuti in consegna per il trasporto aereo dagli uffici postali italiani ed un altro prospetto riassuntivo degli effetti trasportati per conto di Stati esteri, ove tale servizio sia stato consentito dall'Amministrazione postale italiana.

Art. 17.

Trasporto degli effetti postali di Stati esteri.

E' vietato alla Società di trasportare effetti postali, per conto di Stati esteri, senza il preventivo assenso della Amministrazione postale italiana, da richiedersi per il tramite del Ministero dell'aeronautica.

Art. 18.

Proventi postali.

I proventi delle tasse postali, nonchè il corrispettivo dovuto dalle Amministrazioni postali estere per le spese di trasporto inerenti agli invii fatti con le linee aeree originarie da scali italiani, sono devoluti interamente all'Amministrazione delle poste italiane.

Art. 19.

Invii postali vietati.

A bordo degli aeromobili non saranno ricevuti altri effetti postali se non quelli regolarmente consegnati dagli uffici designati dall'Amministrazione delle poste. Tale divieto sarà comunicato anche ai viaggiatori mediante avvisi apposti a bordo degli aeromobili e nelle agenzie della Società.

Art. 20.

Corrispondenza della Società.

Alla Società è consentito di trasportare sui propri aeromobili, in esenzione dalle tasse postali, le corrispondenze concernenti esclusivamente l'amministrazione dei propri servizi. In caso di dubbio, l'Amministrazione delle poste ha la facoltà di richiedere l'apertura di tali corrispondenze per verificare se il loro contenuto non contravvenga a tale concessione. Se l'apertura non è consentita, oppure se il contenuto è abusivo, la Società è dichiarata in contravvenzione a termini di legge.

Art. 21.

Responsabilità della Società relative al trasporto degli effetti postali.

La Società assume verso l'Amministrazione postale le stesse responsabilità che questa assume, giusta le norme interne e le convenzioni internazionali, verso i mittenti ed i destinatari degli invii postali.

CAPO III.

SOVVENZIONI E CONTRIBUTI.

Art. 22.

Sovvenzione chilometrica.

La sovvenzione chilometrica stabilita dall'art. 5 della Convenzione 3 aprile 1925 sarà pagata mensilmente secondo le modalità prescritte dal decreto Commissariale 10 luglio 1925, n. 207.

Il computo della percorrenza trimestrale sarà fatto sommando le lunghezze di tratti interi compiuti, nonchè i percorsi parziali compiuti sopra i singoli tratti, quando risulti provato che la interruzione del viaggio sia stata determinata da cause di forza maggiore, indipendenti dalla volontà della Società.

Le lunghezze dei tratti di linee sono così determinate:

1° Torino-Pavia	km.	132
2° Pavia-Venezia	»	330
3° Venezia-Trieste	»	113
4° Trieste-Lussinpiccolo	»	172
5° Lussinpiccolo-Zara	»	80
Totale	km.	827

Nei casi di interruzione, faranno fede dell'avvenimento e documenteranno il percorso chilometrico compiuto le registrazioni di bordo, vistate dalla competente autorità del luogo più vicino. Quando manchino le autorità prescritte dal regolamento, sarà valida la vidimazione del sindaco o del podestà del Comune oppure dei Reali carabinieri oppure della Regia guardia di finanza.

Qualora l'approdo forzato abbia luogo fuori dei confini del Regno, la vidimazione dovrà essere fatta dal console italiano, o in sua mancanza dalle autorità locali.

Art. 23.

Costo dell'esercizio.

Agli effetti dell'art. 5 della Convenzione, per costo dell'esercizio deve intendersi la somma risultante da cinque elementi principali e precisamente:

1° le spese di volo, comprendenti i combustibili, i lubrificanti e tutti i materiali di consumo, le riparazioni, il personale e tutte quelle altre analoghe;

2° le spese di assicurazione, comprendenti i premi da pagarsi per gli aeromobili, i motori, il personale, i danni ai terzi trasportati e non trasportati, gli sborsi per parziale contribuzione ai danni, per scoperto, per franchigia, ed in generale tutte le spese conseguenti ad infortuni di qualsiasi genere e per qualsiasi ragione;

3° le spese generali comprendenti tutte le spese di personale di direzione, degli uffici degli scali, di posta e telegrafo, delle tasse, delle pubblicità, contributi e perdite di ogni specie;

4° le spese necessarie al rinnovamento della flotta sociale (aeromobili, motori, installazioni accessorie, rispet-

tivi corredi di ogni specie) e le somme da accantonarsi per ammortamento della flotta stessa, di tutti gli impianti fissi e mobili e delle spese di costituzione ed avviamento della Società;

5° gli interessi e gli ammortamenti relativi ad ogni genere di finanziamento, alle obbligazioni ed alle azioni costituenti il capitale sociale.

Art. 24.

Norme per l'accertamento.

La Società fornirà i dati tecnici necessari per la determinazione del costo degli esercizi... nonchè le corrispondenti tabelle statistiche per la determinazione del percorso compiuto. In base ai detti elementi un incaricato del Ministero ed uno della Società eseguiranno il computo del costo chilometrico; in caso di contestazione le parti potranno fare ricorso al collegio arbitrale di cui all'art. 20 della Convenzione 3 aprile 1925.

Art. 25.

Vincoli della sovvenzione chilometrica.

La Società potrà, in ogni tempo, richiedere che una parte o la totalità delle somme dovutele a titolo di sovvenzione chilometrica sia vincolata in conto speciale presso la sede di Roma della Banca d'Italia, a garanzia di una operazione di finanziamento o di una emissione di obbligazioni.

Alla fine di ciascuno dei trimestri, il Ministero, quando lo creda, potrà far precedere la emissione del mandato dalla constatazione che la metà degli aeromobili prescritti dalla Convenzione sia in condizioni di prendere il volo, con l'equipaggio regolamentare.

Art. 26.

Contributo postale.

La liquidazione dei contributi postali previsti dall'art. 7 della Convenzione 3 aprile 1925 e dall'art. 3 della Convenzione aggiuntiva della quale il presente disciplinare fa parte integrante sarà fatta trimestralmente entro il mese successivo ad ognuno dei trimestri, in base ai riepiloghi statistici.

Art. 27.

Mandati di pagamento.

Il pagamento dei contributi e delle sovvenzioni sarà fatto a mezzo di mandati diretti sulla Regia tesoreria di Roma, intestati ai legali rappresentanti della Società, che saranno da questa tempestivamente indicati. Potranno essere presi eventualmente diversi accordi fra il Ministero e la Società.

CAPO IV.

ITINERARI, ORARI E TARIFFE.

Art. 28.

Itenerario prescritto ed eventuali varianti.

Gli aeromobili non potranno ammarare in aeroporti diversi da quelli designati nel loro itinerario, salvo casi di forza maggiore, che dovranno essere giustificati con speciale annotazione sul giornale di rotta. Il Ministero potrà però, in casi eccezionali oppure quando ciò risulti opportuno per il servizio, autorizzare approdi in scali diversi da quelli formanti oggetto del servizio regolare ed anche autorizzare temporaneamente l'esecuzione di viaggi su diverso itinerario, o modificare gli itinerari dei viaggi anche se le modificazioni aumentino il chilometraggio delle singole tratte. La attuazione delle varianti autorizzate non dovrà però portare ad un aumento della percorrenza massima annuale prevista dall'art. 2 della Convenzione aggiuntiva della quale il presente disciplinare fa parte integrante.

A questa stessa condizione, di non superare il limite massimo del chilometraggio suddetto, la Società ha facoltà di aumentare la frequenza dei viaggi rispetto a quelli stabiliti nella Convenzione, quando ciò risulti opportuno, ed anche di eseguire viaggi in giorni festivi, sempre però previa autorizzazione del Ministero.

Art. 29.

Orari di partenza e di arrivo.

Gli orari ufficiali, con la indicazione dei giorni e delle ore di partenza e di arrivo, che dovranno regolare il servizio fra i singoli scali, saranno sottoposti alla approvazione del Ministero mese per mese, con non meno di 15 giorni di preavviso sulla loro attuazione, e in ogni caso non potranno avere decorrenza che dal 1° giorno del mese per il quale gli orari sono stati concretati.

Gli orari approvati dovranno essere comunicati dal Ministero agli altri dicasteri ed uffici interessati almeno cinque giorni prima della loro entrata in vigore.

In caso di ritardo nella traversata, sarà fatto il possibile per abbreviare il periodo di sosta negli aeroporti di approdo intermedio, riducendo tale periodo allo stretto necessario, allo scopo di arrivare alle destinazioni successive in orario o almeno con ritardo diminuito.

L'ora dell'arrivo e della partenza dagli scali dovrà risultare dal libro di bordo debitamente firmato a norma delle prescrizioni del regolamento.

Art. 30.

Tariffe per le persone.

Come norma fondamentale, le tariffe per le persone saranno calcolate tenendo presenti per ciascun percorso i seguenti fattori:

a) il prezzo del biglietto ferroviario di 1ª classe, secondo la normale tariffa differenziale;

b) l'aumento che è ragionevole fare al prezzo sopra indicato in considerazione della maggiore rapidità del trasporto: questo aumento non dovrà però superare il 100 % del prezzo stesso;

c) il costo approssimativo del trasporto automobilistico — quando la Società eserciti uno speciale servizio — dall'aeroporto ad un luogo centrale della città;

d) il premio di assicurazione che può attribuirsi al rischio gravante sulla Società;

e) le spese di agenzie.

Le tariffe non dovranno in nessun caso essere superiori a quelle ottenute in base ai criteri suesposti.

Art. 31.

Tariffe per le merci.

Le tariffe per le merci saranno calcolate in modo analogo alle precedenti, secondo le basi che seguono:

a) il prezzo del trasporto delle merci a mezzo bagaglio ferroviario;

b) un aumento proporzionale alla maggior rapidità di trasporto con la percentuale minima del 100 e massima del . . .;

c) il costo dei trasporti automobilistici a carico della Società;

d) il premio di assicurazione per il rischio del trasporto, proporzionale al valore dichiarato all'atto della spedizione, qualora l'assicurazione sia richiesta dal mittente.

Art. 32.

Tariffe speciali.

Per il trasporto degli animali vivi e per il trasporto dei valori, la Società ha libertà di fare accordi speciali caso per caso.

Art. 33.

Obbligo di approvazione delle tariffe.

Le tariffe che dovranno stabilire i prezzi del trasporto delle persone e delle merci saranno sottoposte volta per volta alla approvazione del Ministero.

CAPO V.

PENALITÀ.

Art. 34.

Penalità per omissione di viaggi.

Nel caso di omissione del viaggio di andata o di ritorno, o di una parte dell'uno o dell'altro, senza prova che ciò avvenga per causa di forza maggiore e senza autorizzazione ministeriale, sarà applicata una penalità di L. 500 (cinquecento) per ciascun viaggio non compiuto, ed in misura proporzionale alla lunghezza in chilometri, qualora la omissione sia limitata ad una parte di viaggio.

Qualora, però, per colpa della Società e senza giustificazione di forza maggiore, le omissioni raggiungessero tale numero da rendere il numero dei viaggi completi inferiore a n. 200 di andata e altrettanti di ritorno per un anno, la penalità sarà raddoppiata per ciascun giorno di mancato servizio al disotto di tale limite minimo.

Art. 35.

Penalità per inosservanza dell'orario.

Salvo i ritardi derivanti da casi di forza maggiore, debitamente provati, per ogni ritardo sull'orario di arrivo eccedente un quarto d'ora, per gli apparecchi terrestri, e mezz'ora, per gli idrovolanti, sarà applicata una penalità di L. 200 (duecento) per ogni ora e proporzionalmente per ogni frazione di ora in più del ritardo di tolleranza consentito, per la tappa alla quale il ritardo si riferisce.

Qualora il ritardo verificatosi su di una tappa venga a ripercuotersi sulle tappe seguenti sarà tenuto conto soltanto del ritardo di arrivo alla stazione della ultima tappa.

Art. 36.

Penalità per omissione di scalo.

Qualora un aeromobile, senza prova che ciò avvenga per forza maggiore o senza autorizzazione ministeriale, non approdasse ad uno degli scali prescritti, sarà applicata la penalità di L. 500 (cinquecento).

Art. 37.

Penalità per disservizi postali.

Qualora la Società ometta di imbarcare allo aeroscalo di partenza o di sbarcare a quello di arrivo gli effetti postali o parte di essi sarà applicata una multa di L. 200 (duecento). Qualora la Società ometta di far giungere a destinazione gli effetti postali con il mezzo più rapido, in caso di forzato arresto dell'aeromobile, sarà applicata ugualmente una multa di L. 200 (duecento). Per disservizi di minore gravità sarà applicata una multa da stabilirsi, di volta in volta, con un minimo di L. 50 (cinquanta) ed un massimo di L. 200 (duecento).

Art. 38.

Statistiche ed eventuali inadempienze.

Alla fine di ciascun mese dovrà essere compilata dalla Società una tabella riassuntiva dei dati statistici del movimento del mese, dalla quale risultino per ogni singolo viaggio le eventuali inadempienze e le cause che le hanno determinate, desumendole dai libri di bordo e dai giornali di rotta, per modo che il Ministero abbia elementi precisi per decidere sulla applicazione o meno della penalità.

La omissione dell'invio delle carte periodiche potrà portare alla applicazione di una multa massima di L. 200 (duecento).

Art. 39.

Applicazione della penalità.

Tutte le penalità sopra indicate saranno applicate dal Ministero su proposta dell'Ufficio aviazione civile e traffico aereo, sentite le giustificazioni della Società, e conteggiate in sede di liquidazione dei contributi statali.

Qualora si verificassero inadempienze di varia natura nel corso dello stesso viaggio, le penalità relative non saranno cumulabili per intero, ma sarà applicata la penalità prevista per quella, fra le inadempienze, che presenti maggiore gravità, riducendo del 50 per cento le penalità per inadempienze di altra natura che si fossero verificate nel viaggio stesso. Contro l'applicazione di qualsiasi penalità è data facoltà alla Società di interporre ricorso al Ministero entro 15 giorni dalla data di partecipazione della applicazione della penalità stessa.

CAPO VI.

PERSONALE.

Art. 40.

Dipendenza personale.

Il personale di volo e quello dei vari scali dipenderà esclusivamente dalla Società.

Art. 41.

Personale di volo.

L'equipaggio di ciascun aeromobile sarà costituito secondo le prescrizioni del regolamento.

Art. 42.

Personale di stazione.

In ciascuna stazione sarà disposto un capo scalo col personale subalterno necessario per le manovre di arrivo e di partenza.

Art. 43.

Consiglio di amministrazione.

I . . . . . . dei consiglieri di amministrazione debbono essere nominati tra i soci cittadini italiani, residenti in

Italia o all'estero, e la relativa documentazione deve essere fatta tutte le volte che l'assemblea dei soci, con nuove elezioni, provveda a modificare comunque il preesistente Consiglio.

Il presidente del Consiglio ed il consigliere od i consiglieri delegati dovranno essere cittadini italiani e le loro nomine dovranno essere sottoposte alla approvazione del Regio Governo.

Art. 44.

Direttori amministrativi e tecnici.

I direttori amministrativi ed i direttori tecnici debbono essere cittadini italiani.

CAPO VII.

Obblighi dei passeggeri.

Art. 45.

Disposizioni da osservarsi dai passeggeri.

La Società dovrà impartire tutte le disposizioni necessarie per assicurarsi che dai passeggeri siano osservate le prescrizioni legislative vigenti e più specialmente le seguenti:

I passeggeri dovranno attenersi a tutte le disposizioni legislative vigenti. Più specialmente, e salvo che intervengano modificazioni di legge, si ricorda:

Nessun apparato radiotelegrafico o radiotelefonico può essere portato a bordo senza licenza speciale rilasciata dalla Regia aeronautica (legge art. 14).

Non è permesso di trasportare esplosivi, armi, munizioni da guerra da un punto all'altro del territorio nazionale (legge art. 14).

Il trasporto e l'uso in navigazione aerea di apparecchi fotografici è disciplinato da apposito regolamento (legge art. 16; regol. art. 74-75).

Sono soggetti a vigilanza doganale ed alle prescrizioni all'uopo stabilite per regolamento (art. 37) anche gli aeromobili che viaggiano entro il territorio del Regno (legge art. 21).

E' vietato il gettito dall'aeromobile in volo di oggetti, corpi e materie capaci di nuocere, salvo che per evidenti necessità. Il gettito dà luogo in ogni caso al risarcimento dei danni prodotti dalle cose gettate (legge art. 38).

In ogni aeromobile adibito a trasporto di persona deve portarsi a conoscenza di chiunque prenda posto a bordo quale sia la persona investita della qualità di comandante. Il comandante dell'aeromobile ha, sulle persone presenti a bordo, i poteri disciplinari conferiti dalle vigenti disposizioni ai capitani o padroni delle navi mercantili, in quanto applicabili (regol. art. 2).

Il manifesto deve contenere l'indicazione sommaria del carico e cioè: numero, qualità e marche distintive dei colli, e la natura, il peso, la provenienza e la destinazione delle merci; però non è obbligatoria la iscrizione sul manifesto dei bagagli che portano seco i viaggiatori, purchè non si tratti di colli commerciali (regol. art. 37).

I bagagli dei viaggiatori sono ammessi allo stesso trattamento concesso per gli effetti personali dei viaggiatori per via terra e del personale di bordo delle navi (regol. articolo 45).

Ogni aeromobile che trasporta passeggeri deve essere provvisto di un elenco dal quale risulti il nome, cognome e domicilio di ciascuno di essi.

I mittenti devono osservare rigorosamente tutte le restrizioni stabilite dalla legge, la quale vieta il trasporto per via aerea di esplosivi, armi e munizioni da guerra, disciplina il trasporto di apparati fotografici, e si riserva di stabilire eventuali disposizioni restrittive.

CAPO VIII.

Durata della concessione.

Art. 46.

Determinazione della durata della concessione.

Per la data di inizio del servizio s'intenderà a tutti gli effetti quella del 1° aprile 1926.

Art. 47.

Cessazione della concessione.

La concessione avrà termine allo spirare della durata stabilita nella Convenzione, calcolata sulla data di inizio del periodo della concessione stessa fissata con le norme del precedente art. 46.

Art. 48.

Decadenza della Convenzione.

Il Ministro, sentito il parere del Consiglio di Stato, potrà dichiarare risoluto il contratto e decaduta la Convenzione:

a) qualora la Società risultasse essere italiana solo apparentemente o non fossero osservati gli obblighi del precedente articolo 43;

b) qualora la Società assumesse l'esercizio di un servizio postale per conto di altro Governo, senza autorizzazione del Ministro;

c) qualora entro il termine prescritto non fosse reintegrata la cauzione, eventualmente decurtata per multe inflitte alla Società;

d) quando si constati l'abbandono del servizio di navigazione senza giustificazione di forza maggiore.

In conseguenza della dichiarata risoluzione per colpa della Società, la cauzione definitiva sarà incamerata dallo Stato.

Art. 49.

Consegna degli immobili alla scadenza della concessione.

Gli immobili adibiti al servizio della linea costruiti dalla Società, durante il periodo della concessione, sopra terreno appartenente al Demanio dello Stato, potranno passare in proprietà del Ministero dell'aeronautica, alla scadenza della concessione stessa, nel caso che questa non venga prorogata, nel qual caso si procederà d'accordo fra le parti alle modalità di tale cessione.

Per contro gli immobili e gli impianti in generale costruiti dalla Società, sopra terreno proprio, resteranno di proprietà di essa Società. Qualora la Società stessa abbia ottenuto dallo Stato un contributo fisso per le spese di impianto, gli immobili e gli impianti resteranno di proprietà della Società, previa liquidazione del compenso dovuto allo Stato. Tale compenso sarà determinato in proporzione alla entità del contributo fisso.

CAPO IX.

Disposizioni generali.

Art. 50.

Sorveglianza generale.

La sorveglianza generale sul servizio spetta al Ministero, il quale la esercita per mezzo dell'Ufficio aviazione civile e traffico aereo.

I funzionari incaricati di compiere le ispezioni ed i controlli dovranno essere ammessi ad ogni loro richiesta presso qualsiasi impianto aeronautico della Società ed essere ammessi al volo sugli apparecchi in linea senza alcun preavviso. I viaggi compiuti a tale scopo dai detti funzionari a bordo degli aeromobili della Società saranno completamente gratuiti, ma le indennità e le assicurazioni contro i rischi professionali di volo di tutti i funzionari addetti alle ispezioni saranno a carico dello Stato.

Per controllare il numero e la regolarità dei viaggi saranno compiute statistiche servendosi degli elementi risultanti dai giornali di rotta debitamente vistati.

Art. 51.
Cauzione.

La cauzione è vincolata a garanzia degli obblighi assunti dalla Società verso i Ministeri dell'aeronautica, delle finanze e delle comunicazioni.

Qualora questa mancasse al pagamento delle multe definitive inflitte che non potessero prelevarsi dalla sovvenzione, il Ministro, mediante apposito decreto, potrà prelevare le somme dovute dalla cauzione, la quale dovrà essere reintegrata dalla Società entro trenta giorni dalla data di esso decreto.

Art. 52.
Giorni festivi.

Saranno considerati giorni festivi:

a) tutte le domeniche;
b) il primo giorno dell'anno;
c) il giorno dell'Epifania (6 gennaio);
d) il Natale di Roma;
e) il giorno dell'Ascensione;
f) il giorno del Corpus Domini;
g) il giorno dei Santi Pietro e Paolo (29 giugno);
h) il giorno dell'Assunzione della B. V. Maria (15 agosto);
i) il XX Settembre;
j) il giorno di Ognissanti (1° novembre);
k) il giorno della Vittoria (4 novembre);
l) il giorno della Concezione della B. V. Maria (8 dicembre);
m) il giorno di Natale (25 dicembre),

ed eventualmente quegli altri giorni che lo Stato dichiarasse festivi agli effetti civili.

Fatto a Roma, in due originali, addì 16 marzo 1927 - Anno V

p. *Il Ministro*:
BALBO.

p. *La Società*:
GUIDO COSULICH.
ALBERTO COSULICH.

Numero di pubblicazione 1739.

REGIO DECRETO-LEGGE 16 giugno 1927, n. 1475.

Esecuzione del Trattato di commercio e di navigazione, firmato in Guatemala il 15 settembre 1926, fra il Regno d'Italia e la Repubblica di Guatemala.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visti gli articoli 5 e 10 dello Statuto fondamentale del Regno;

Visto l'art. 3, n. 2, della legge 31 gennaio 1926, n. 100;

Ritenuta la necessità urgente ed assoluta di procedere allo scambio delle ratifiche del Trattato di commercio e di navigazione, firmato in Guatemala il 15 settembre 1926, fra l'Italia e il Guatemala;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Capo del Governo, Primo Ministro Segretario di Stato e Ministro Segretario di Stato per gli affari esteri, di concerto coi Ministri per le finanze, per l'economia nazionale e per le comunicazioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Piena ed intera esecuzione è data al Trattato di commercio e di navigazione, firmato in Guatemala il 15 settembre 1926, fra il Regno d'Italia e la Repubblica di Guatemala.

Art. 2.

Il presente decreto, che sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge, entrerà in vigore quindici giorni dopo lo scambio delle ratifiche del Trattato di cui all'articolo precedente.

Il Ministro proponente è autorizzato alla presentazione del relativo disegno di legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 16 giugno 1927 - Anno V

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — VOLPI — BELLUZZO — CIANO.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 22 *agosto* 1927 - *Anno V*
Atti del Governo, registro 263, *foglio* 193. — CASATI.

Trattato di commercio e di navigazione tra il Regno d'Italia e la Repubblica di Guatemala.

S. M. il Re d'Italia e S. E. il Presidente della Repubblica di Guatemala, desiderosi di dare incremento alle relazioni economiche tra i due Paesi, hanno deciso di concludere un trattato di commercio e di navigazione e, a tal fine, hanno nominato quali loro plenipotenziari:

S. M. il Re d'Italia:

il signor commendatore Nicola Macario, commendatore della Corona d'Italia ed ufficiale dei Santi Maurizio e Lazzaro, Suo incaricato d'affari in Guatemala;

S. E. il Presidente della Repubblica di Guatemala:

il signor avvocato don Roberto Lowenthal, Suo Ministro per gli affari esteri,

i quali, comunicatisi i rispettivi pieni poteri riconosciuti in buona e debita forma, hanno convenuto quanto segue:

Art. 1.

Vi sarà piena ed intera libertà di commercio e di navigazione fra i due Stati e fra i loro cittadini rispettivi, i quali potranno liberamente stabilirsi nel territorio dell'altro Stato.

Art. 2.

I cittadini di ognuna delle due Alte Parti contraenti non saranno soggetti, per l'esercizio del commercio, dell'industria e dei mestieri, nei porti, nelle città ed in qualsiasi altra località dell'altra Parte contraente, sia che vi si stabiliscano, sia che vi risiedano temporaneamente, a diritti, imposte, tasse e patenti, sotto qualsiasi denominazione, diversi o più onerosi di quelli che sono o saranno pagati dai nazionali o dai cittadini della nazione più favorita; ed i diritti, privilegi ed esenzioni, immunità ed altri favori di qualsiasi natura, di cui godessero in materia di commercio, di industria, di mestieri, i cittadini di una delle parti contraenti o della nazione più favorita, saranno comuni a quelli dell'altra parte.

Per l'esercizio delle professioni, tanto i cittadini italiani nel Guatemala che i cittadini guatemalesi in Italia godranno della clausola della nazione più favorita.

Art. 3.

Per quanto concerne il diritto di acquistare, di possedere o di alienare beni mobili od immobili, di dare o prendere in affitto terreni, case, botteghe, magazzini, i cittadini di ognuna delle Alte Parti contraenti godranno, nel territorio dell'altra Parte, dei diritti spettanti ai nazionali o ai cittadini della nazione più favorita, e non saranno assoggettati a tasse, imposte od oneri, sotto qualsiasi denominazione, diversi o maggiori di quelli che sono o saranno stabiliti per i nazionali.

Sono tuttavia riservate in quanto all'acquisto, al possesso ed all'uso dei beni immobili, le eccezioni e le restrizioni che fossero stabilite per i sudditi stranieri dalla legislazione dei due paesi per riguardo alla sicurezza dello Stato.

Il prodotto ricavato dalla vendita delle proprietà e dei beni in generale, potrà essere liberamente esportato dai cittadini di entrambi i paesi, senza ch'essi sieno costretti a pagare diritti diversi o più onerosi di quelli che i nazionali fossero tenuti a pagare in simili casi.

Art. 4.

I cittadini di ognuna delle due Alte Parti contraenti saranno esenti sul territorio dell'altra da ogni servizio militare obbligatorio sia nell'esercito e nella marina, che nella guardia o milizia nazionale.

Essi saranno parimenti dispensati da qualsiasi funzione ufficiale obbligatoria, giudiziaria, amministrativa o municipale, da qualsiasi requisizione o prestazione militare, come da prestiti forzati ed altri oneri che fossero imposti per i bisogni di guerra o per altre circostanze eccezionali. Sono però eccettuati gli oneri connessi al possesso od alla locazione di un bene immobile, come pure le prestazioni o le requisizioni militari alle quali i nazionali ed i cittadini della nazione più favorita possono essere assoggettati come proprietari, fittavoli o locatari di beni immobili.

Art. 5.

I cittadini di una delle due Alte Parti contraenti saranno, sul territorio dell'altra Parte, interamente liberi di regolare i loro affari come i nazionali, sia personalmente, sia per mezzo di intermediari da loro scelti, senza essere tenuti a pagare rimunerazioni o indennità ad agenti, commissionari, ecc., di cui non intendessero valersi.

Essi avranno egualmente libero e facile accesso presso i tribunali di ogni grado e di ogni giurisdizione per fare valere i loro diritti e per difendersi. Potranno a tale effetto servirsi di avvocati, notai e di agenti che giudicheranno atti a difendere i loro interessi e godranno in generale rispetto ai rapporti giudiziari degli stessi diritti e degli stessi privilegi che sono e saranno accordati in avvenire ai nazionali.

Art. 6.

I commercianti e i fabbricanti e gli altri produttori di uno dei due paesi potranno nei territori dell'altro, tanto in persona, quanto per mezzo di viaggiatori di commercio, fare acquisti e raccogliere ordinazioni, con o senza campioni; e questi commercianti, fabbricanti e loro viaggiatori di commercio godranno del trattamento dei nazionali o di quello della nazione più favorita in materia di imposte e di facilitazioni, quando, in tal modo, essi faranno acquisti o raccoglieranno ordinazioni.

Essi saranno muniti di una carta di legittimazione conforme al modello allegato al presente Trattato e da rilasciarsi da una autorità a tal uopo designata rispettivamente da ciascuna delle Parti.

Gli oggetti importati come campioni ai fini suaccennati saranno, in ognuno dei due paesi, ammessi temporaneamente in franchigia di dazio, conformemente ai regolamenti ed alle formalità doganali stabilite per assicurarne la riesportazione o il pagamento dei diritti fissati, qualora non fossero riesportati nel termine contemplato dalla legge.

I contrassegni, timbri e suggelli apposti su detti campioni dalle autorità doganali di una delle Parti contraenti, a scopo di identificazione, saranno riconosciuti sufficienti dalle autorità dell'altra Parte. Però se i campioni mancassero al loro arrivo dei suindicati contrassegni di identificazione o se questi contrassegni non apparissero sufficienti all'Amministrazione interessata, questa potrà applicare ai detti campioni un contrassegno supplementare, qualora ciò fosse ritenuto necessario, senza danneggiare i campioni e gratuitamente.

Il privilegio dell'ammissione temporanea in franchigia non potrà essere esteso agli oggetti che per il loro numero o il loro valore non possono essere considerati come campioni, e che per la loro natura non potrebbero essere comunque identificati al momento della riesportazione. La soluzione della questione di sapere se i campioni sono tali da poter essere ammessi in franchigia spetta in ogni modo alle autorità competenti del Paese nel quale la introduzione ha luogo.

Art. 7.

Le società civili, commerciali, industriali e finanziarie, comprese le società e gli istituti pubblici di assicurazione sulla vita umana, domiciliate nel territorio di una delle Parti contraenti ed ivi legalmente costituite, conforme alle leggi rispettive, godranno nel territorio dell'altra, sotto ogni riguardo, del trattamento fatto alla nazione più favorita.

Le dette società ed istituti non dovranno essere sottoposti, per l'esercizio della loro attività, nel territorio dell'altra Parte, ad imposte, diritti o tasse più elevate di quelle che sono o saranno percepite sulle società ed istituti del paese.

Art. 8.

I prodotti naturali o fabbricati di uno dei due paesi, sieno essi trasportati da navi delle due Parti contraenti o da navi di qualsiasi altra nazionalità, saranno trattati, all'importazione nell'altro, alla parità con quelli della nazione più favorita, tanto per ciò che riguarda la misura dei dazi e di ogni altra tassa o diritto, qualunque sia il titolo, quanto per ciò che riguarda le formalità doganali.

All'esportazione verso l'Italia non saranno riscossi in Guatemala e all'esportazione verso il Guatemala non saranno riscossi in Italia dazi di uscita e tasse o diritti d'altro genere diversi o più elevati di quelli riscossi alla esportazione dei medesimi prodotti verso il paese per tale rispetto più favorito.

Le merci d'ogni specie, in transito attraverso il territorio delle due Alte Parti contraenti, saranno reciprocamente esenti da qualsiasi diritto di transito, sia ch'esse transitino direttamente, sia che durante il transito debbano essere trasbordate o scaricate, depositate e ricaricate. Esse non potranno in ogni caso essere per qualsiasi motivo sottoposte ad un trattamento meno favorevole di quello consentito per le merci in transito provenienti da qualsiasi terzo Stato.

Art. 9.

Le disposizioni del 1° e 2° comma dell'articolo precedente non sono applicabili:

a) ai favori che ciascuna delle Alte Parti contraenti abbia accordato o sia per accordare eccezionalmente a paesi limitrofi per facilitare il traffico di frontiera;

b) alle obbligazioni imposte all'una o all'altra Parte in seguito agli impegni di una unione doganale già stipulata o da stipulare in avvenire;

c) ai privilegi preferenziali che le due Parti contraenti abbiano accordato o potranno accordare alle loro Colonie, Protettorati o Possedimenti rispettivi;

d) ai favori che la Repubblica di Guatemala abbia concesso o concedesse in seguito, in base a trattati o stipulazioni speciali, esclusivamente alle altre Repubbliche del Centro America.

Art. 10.

Le Alte Parti contraenti s'impegnano a non ostacolare in alcun modo il commercio reciproco dei due Paesi con proibizioni o restrizioni di importazioni, di esportazioni o di transito.

Eccezioni a questa regola, in quanto sieno applicabili a tutti i Paesi o ai Paesi che si trovino nelle identiche condizioni, non potranno aver luogo che nei casi seguenti:

1° in circostanze eccezionali per riguardo alle provviste di guerra;

2° per ragioni di sicurezza pubblica;

3° per i monopoli di Stato attualmente in vigore o che potranno essere stabiliti in avvenire;

4° in vista delle applicazioni alle merci estere di proibizioni o restrizioni stabilite da disposizioni interne nei riguardi della produzione interna delle merci similari o della vendita o del trasporto all'interno delle merci similari di produzione nazionale;

5° nei riguardi della polizia sanitaria e in vista della protezione degli animali e delle piante utili contro le malattie, gli insetti e i parassiti nocivi, e sopratutto nell'interesse della sanità pubblica e conformemente ai principî internazionali adottati a tale riguardo.

Allo scopo di realizzare al più presto nella sua integrità il principio stabilito al 1° comma del presente articolo, le Alte Parti contraenti s'impegnano a non mantenere nè istituire alcuna proibizione o restrizione all'importazione o alla esportazione, a meno che ciò non sia assolutamente necessario in vista di circostanze eccezionali e per il tempo in cui tali circostanze sussistano. In ogni caso, ogni abolizione di proibizioni o restrizioni di entrata o di uscita attualmente esistenti, che fosse accordata anche a titolo temporaneo, o nella misura di contingenti definiti da una delle Alte Parti contraenti a favore delle merci di un terzo Stato, sarà nei medesimi termini immediatamente ed incondizionatamente applicata ai prodotti identici o similari dell'altra.

Art. 11.

Per stabilire l'origine dei prodotti importati ciascuna delle Alte Parti contraenti potrà esigere la presentazione di un certificato di origine attestante che l'articolo importato è di produzione o di fabbricazione nazionale, o che esso deve essere considerato come tale in vista della trasformazione ch'esso ha subìto nel paese donde proviene.

I certificati d'origine saranno rilasciati sia dalle Camere di commercio e industria del Paese in cui risiede l'esportatore, sia da ogni altro organo o ente che il Paese destinatario abbia graditi, sia dall'Ufficio della dogana di spedizione, all'interno o alla frontiera. Essi saranno o no vidimati dall'autorità consolare a seconda delle disposizioni in qualsiasi momento vigenti nel Paese importatore. Qualora tale visto sia richiesto, la spesa inerente dovrà essere per quanto possibile ridotta, in modo da non ostacolare il commercio fra i due Paesi. Vigerà in ogni caso al riguardo il principio di reciprocità.

I pacchi postali saranno dispensati in ogni caso da certificato d'origine.

Art. 12.

Nessun diritto interno riscosso per conto dello Stato, di autorità locali, o di Corporazioni, il quale gravi o possa gravare in avvenire sulla produzione, la fabbricazione, la vendita e il consumo di un prodotto qualsiasi nel territorio di una delle Alte Parti contraenti, sarà per alcuna ragione più elevato o più oneroso per i prodotti originari o di provenienza dal territorio dell'altra, di quel che non sia per i prodotti similari indigeni, o, in mancanza di questi, per i prodotti della nazione più favorita.

Art. 13.

Le navi dell'una delle due Parti contraenti, nei porti dell'altra, saranno trattate, sia alla entrata, sia durante il loro soggiorno, sia alla uscita, sullo stesso piede delle navi nazionali o delle navi della nazione più favorita, e ciò tanto sotto il riguardo dei diritti e delle tasse, qualunque ne sia la natura o il titolo, riscossi a profitto dello Stato, dei Comuni, delle Corporazioni, dei funzionari pubblici, o di istituti di qualsiasi specie, quanto rispetto all'ancoraggio, al caricamento ed allo scarico nei porti, rade, baie, bacini e banchine, e in generale a ogni formalità e prescrizioni, alle quali possano essere sottoposte le navi, i loro equipaggi ed il carico.

In caso di naufragio e di avaria sulle coste, o sul territorio dell'uno dei due paesi ovvero di rilascio forzato, le navi dell'altro godranno di tutte le facilitazioni concesse nei medesimi casi alle navi nazionali, od a quelle della nazione più favorita.

Il trattamento delle navi nazionali o della nazione più favorita non si estende:

1° al cabotaggio, il quale continua ad essere regolato dalle leggi che sono, o che saranno in seguito, in vigore in ciascuno dei due paesi. In ogni caso le navi d'Italia e di

Guatemala potranno passare da un porto dell'uno dei due paesi contraenti in uno o più porti del medesimo paese, sia per depositarvi tutto o parte del loro carico proveniente dall'estero, sia per formare o completare il loro carico destinato all'estero;

2° agli incoraggiamenti accordati o che potranno essere accordati alla marina mercantile nazionale;

3° alle concessioni speciali accordate alle società di sport nautico, ed alle navi di diporto;

4° all'esercizio della pesca nelle acque territoriali delle Alte Parti contraenti, nè all'esercizio del servizio marittimo dei porti, delle rade e delle spiaggie. Il servizio marittimo comprende l'esercizio del rimorchio, la assistenza, ed il salvataggio marittimo.

Art. 14.

La nazionalità delle navi verrà constatata secondo le leggi dello Stato al quale le navi appartengono.

I certificati di stazza rilasciati da una delle Alte Parti contraenti saranno valevoli anche nel territorio dell'altra, per stabilire la capacità delle navi, senza che abbia a procedersi alla revisione del tonnellaggio.

Salvo il caso di vendita giudiziaria, le navi di una delle Alte Parti contraenti non potranno essere nazionalizzate nell'altra, senza una dichiarazione di ritiro di bandiera, rilasciata dall'autorità dello Stato a cui appartengano.

Art. 15.

I sudditi o cittadini di una delle Alte Parti contraenti saranno liberi di far uso, nel territorio dell'altra, alle stesse condizioni e col pagamento delle stesse tasse imposte ai nazionali, delle strade ed altri luoghi di passaggio, canali, chiuse, chiatte, ponti e ponti girevoli, porti e luoghi di sbarco, segnali e fuochi indicatori delle acque navigabili, del pilotaggio, delle grue, dei pesi pubblici, dei magazzini e stabilimenti per il salvataggio ed il magazzinaggio del carico, delle navi e degli altri oggetti, in quanto tali stabilimenti o istituzioni sieno destinati all'uso pubblico, sieno amministrati dallo Stato o dai privati.

Salvo i regolamenti particolari sui fari e fanali e sul pilotaggio, non sarà percepita alcuna tassa se non sia stato fatto realmente uso degli stabilimenti e delle istituzioni suddette.

Art. 16.

La presente Convenzione sarà ratificata e le ratifiche saranno scambiate a Guatemala non appena compiute da una parte e dall'altra le formalità stabilite dalle leggi rispettive.

Essa entrerà in vigore 15 giorni dopo lo scambio delle ratifiche e non potrà essere denunziata se non allo spirare di un anno. Dopo tale termine potrà essere denunziata in qualunque tempo, restando tuttavia in vigore durante il periodo di sei mesi a partire dal giorno della denunzia.

In fede di che i Plenipotenziari l'hanno firmata e vi hanno apposto i loro sigilli.

Fatto in Guatemala in doppio esemplare il 15 settembre 1926.

(*L. S.*) NICOLA MACARIO.

(*L. S.*) ROBERTO LOWENTHAL.

NOM DE L'ETAT

. . . .

AUTORITÉ DE DÉLIVRANCE

. . . .

Carte de Légitimation pour voyageurs de Commerce valable pendant douze mois à compter de la date de délivrance

Bon pour . . . . . N° de la carte . . . . Il est certifié par la présente que le porteur de cette carte . . . . né à . . . . demeurant à . . . . . rue . . . . . N° . . Possède (1) . . . . à . . . . sous la maison de commerce . . . . . de la maison

(ou) est commis voyageur au service des maisons

possède (1)
qui . . . .
possèdent
sous la raison de commerce . . . .

Le porteur de cette carte se proposant de recueillir des commandes dans les pays susvisés et de fair des achats pour la (les) maison (s) dont il s'agit, il est certifié que la dite (les dites) maison (s) est (sont) autorisée (s) à pratiquer son (leurs) industrie (s) et son (leurs) commerce à Guatemala et y paie (nt) les contributions légales à cet effet.

(. . . .) le . . . . 19. . .

Signature du Chef de la Maison

. . . .

Signalement du porteur:

Age . . . .
Taille . . . .
Cheveux . . . .
Signes particuliers . . . .

Photograpie du Porteur

Signature du Porteur

. . . .

Le Président de la Chambre de Commerce:

. . . .

(1) Indication de la Fabrique ou du Commerce.
N.B. — On ne doit remplir que la rubrique (1) du formulaire lorsque il s'agit du chef d'un établissement commercial ou industriel.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

p. *Il Ministro per gli affari esteri*:
GRANDI.

Tratado de comercio y navegación entre el Reino de Italia y la República de Guatemala.

Su Majestad el Rey de Italia y el Presidente de la República de Guatemala, deseosos de dar incremento a las relaciones económicas entre ambos países, han acordado celebrar, con tal propósito, un Tratado de Comercio y Navegación, y han nombrado con tal fin a sus respectivos Plenipotenciarios, a saber:

Su Majestad el Rey de Italia:

al señor Nicola Macario, comendador de la Orden de la Corona de Italia y oficial de la Orden de los Santos Mauricio y Lázaro, Su Encargádo de Negocios en Guatemala.

El Presidente de la República de Guatemala:

al señor Licenciado don Roberto Lowenthal, Ministro de Relaciones Exteriores;

Los cuales, habiéndose comunicado sus respectivos plenos poderes y hallados en buena y debida forma, han convenido en los articulos siguientes:

Art. 1.

Habrá plena y entera libertad de comercio y de navegación entre los dos países y entre los respectivos ciudadanos, los cuales podrán establecerse libremente en el territorio del otro país.

Art. 2.

Los ciudadanos de cada una de las dos Altas Partes contratantes no estarán sujetos, para el ejercicio del comercio, de las industrias y de los oficios en los puertos, en las ciudades o en cualquiera otra localidad de la otra parte contratante, sea que se establezcan, o sea que residan temporalmente, a derechos, impuestos, tasas o patentes, bajo cualquiera denominación, diferentes o más onerosos, de los que son o sean pagados por los nacionales o por los ciudadanos de la Nación más favorecida, y los derechos, privilegios, exenciones, inmunidades y otros favores de cualquiera naturaleza, de los cuales gozaren en materia de comercio, industria y oficios, los ciudadanos de una de las Partes contratantes o de la Nación más favorecida, serán comunes a los de la otra Parte.

Para el ejercicio de las profesiones, ya sean los ciudadanos guatemaltecos en Italia, como los ciudadanos italianos en Guatemala, gozarán de la cláusula de la Nación más favorecida.

Art. 3.

En cuanto concierne al derecho de adquirir, poseer o enajenar bienes muebles o inmuebles, de dar o tomar en arredamiento terrenos, casas, tiendas o almacenes, los ciudadanos de cada una de las Altas Partes contratantes gozarán en el territorio de la otra Parte, de los derechos que se conceden a los nacionales o a los ciudadanos de la Nación más favorecida y no estarán sujetos a tasas, impuestos o gravámenes, bajo cualquiera denominación, diferentes o mayores que aquellos que están establecidos o se establezcan para los nacionales.

Sin embargo se reservan en cuanto al derecho de adquirir, poseer y usar de bienes inmuebles, las excepciones y las restricciones que fuesen establecidas para los subditos extranjeros por la legislación de ambos países en cuanto concierne a la seguridad del Estado.

El producto recibido por la venta de sus propriedades y de sus bienes en general, podrá ser libremente exportado por los ciudadanos de ambos países sin estar obligados a pagar derechos diferentes o más onerosos de los que los nacionales estarían obligados a pagar en casos semejantes.

Art. 4.

Los ciudadanos de cada una de las dos Altas Partes contratantes estarán exceptuados en el territorio de la otra de todo servicio militar obligatorio, sea en el Ejército, sea en la Marina, sea en la Guardia o Milicia nacional.

Estarán igualmente dispensados de cualquiera función oficial obligatoria, judicial, administrativa o municipal, de cualquiera requisición o prestación militar, como de empréstitos forzosos y otros gravámenes que fuesen impuestos por necesidades de guerra o por otras circunstancias excepcionales. Pero están excluidos los gravámenes que procedan de la posesión o de la locación de bienes inmuebles, como también las prestaciones y requisiciones militares a las que los nacionales o ciudadanos de la Nación más favorecida pudieran estar sujetos como propietarios, arrendatarios o inquilinos de bienes inmuebles.

Art. 5.

Los ciudadanos de cada una de las dos Altas Partes contratantes serán, en el territorio de la otra Parte, enteramente libres de arreglar sus negocios como los nacionales, sea personalmente o por medio de intermediarios de su elección, sin estar obligados a pagar remuneraciones o indemnizaciones a los agentes, comisionistas, etc., de quienes no quisieran valerse.

Ellos tendrán de la misma manera libre y fácil acceso a los Tribunales de cualquier grado y de cualquiera jurisdicción para hacer valer sus propios derechos y para defenderse. Podrán a tal efecto servirse de Abogados, Notarios y de Agentes que juzgaren aptos para defender sus propios intereses, y gozarán en general recpecto a las relaciones judiciales de los mismos derechos y de los mismos privilegios que existan o sean acordados en lo futuro a los nacionales.

Art. 6.

Los comerciantes, fabricantes y productores de cada uno de ambos países podrán en el territorio del otro, asi en persona como por medio de agentes viajeros, hacer adquisiciones y recoger pedidos, con o sin muestras, y estos comerciantes, fabricantes y sus viajantes de comercio gozarán del tratamiento de los nacionales o de la Nación más favorecida en materia de impuestos y facilidades, cuando de tal manera, ellos hagan adquisiciones y recojan pedidos.

Ellos estarán provistos de una carta de legitimación conforme al modelo agregado al presente Tratado y expedida por una Autoridad designada respectivamente para tal efecto por cualquiera de las dos Partes.

Los objetos importados como muestras para el fin arriba indicado, serán admitidos temporalmente en cada uno de los dos países en franquicia de aduanas, conforme a los reglamentos y formalidades aduaneras establecidos para asegurar la reexportación o el pago de los derechos fijados, cuando no fueran reexportados en el término fijado por la ley.

Las contraseñas, timbres o sellos puestos en dichas muestras por las autoridades aduaneras de una de las Partes contratantes con el objeto de identificarlas, serán reconocidos suficientes por la Autoridad de la otra Parte. Pero si las muestras careciesen a su llegada de las indicadas contraseñas de identificación, o si estas contraseñas no pareciesen suficientes a la administración interesada, ésta podrá aplicar a dichas muestras una contraseña suplementaria cuando eso fuere reconocido necesario, sin dañar las muestras, y gratuitamente.

El privilegio de la admisión temporal en franquicia no podrá ser extendido a los objetos que por su numero y valor no puedan ser considerados como muestras, o que, por su naturaleza, no pudieran ser identificados en el momento de su reexportación. La solución de la cuestión de saber si las

muestras son de naturaleza que puedan admitirse en franquicia, toca de todas maneras a las autoridades competentes del país en el cual tiene lugar la introducción.

Art. 7.

Las sociedades civiles, comerciales, industriales y financieras incluyendo las sociedades y las instituciones públicas de seguro sobre la vida humana, domiciliadas en el territorio de una de las Partes contratantes y legalmente constituídas allí, conforme a las leyes respectivas, gozarán en el territorio de la otra Parte, en todo caso, del tratamiento otorgado a la Nación más favorecida.

Dichas sociedades y instituciones no deben estar sometidas, en el ejercicio de sus actividades, en el territorio de la otra Parte, a impuestos, derechos o tasas más elevados de lo que son o sean percibidos de las sociedades o instituciones del país.

Art. 8.

Los productos naturales o fabricados de uno de los dos países que sean transportados por buques de las dos Partes contratantes o por buques de cualquiera otra nacionalidad, serán tratados al entrar al otro, bajo el mismo pie que aquellos de la Nación más favorecida, tanto por lo que se refiere a los derechos de aduanas y a las tasas como a otros derechos y impuestos cualquiera que sea su naturaleza, como en cuanto se refiere a las formalidades aduaneras.

Por las exportaciones dirigidas a Italia no serán cobrados en Guatemala, y por las exportaciones dirigidas a Guatemala no serán cobrados en Italia, derechos de salida, impuestos o derechos de otro género diferentes o más elevados de los cobrados a la exportación de los mismos productos para el país más favorecido en ese respecto.

Las mercaderías de cualquier especie en tránsito en el territorio de las dos Altas Partes contratantes serán recíprocamente exoneradas de cualquier derecho de tránsito, sea que ellas transiten directamente, sea que durante el tránsito tengan que ser transbordadas o descargadas, depositadas y reembarcadas. Ellas no podrán en cualquier caso por ningún motivo ser tratadas de manera menos favorable que las mercaderías en tránsito procedentes de un tercer Estado.

Art. 9.

Las disposiciones del primero y segundo párrafo del artículo anterior no son aplicables:

a) A favores que cualquiera de las Altas Partes contratantes haya acordado o esté por acordar, como una excepción, a países limítrofes para facilitar el tráfico de frontera;

b) A las obligaciones impuestas a una u otra Parte a consecuencia de compromisos adquiridos por uniones aduaneras ya estipuladas o para estipularse en lo futuro;

c) A privilegios de preferencia que las dos Partes contratantes hayan acordado o puedan acordar a sus Colonias, Protectorados o Posesiones respectivas;

d) A favores que la República de Guatemala haya concedido o concediere debido a Tratados o estipulaciones especiales, exclusivamente a las demás Repúblicas de Centro-América.

Art. 10.

Las dos Altas Partes contratantes se comprometen a no poner trabas al comercio recíproco de los dos países, con prohibiciones o restricciones de importación o de tránsito.

Excepciones a esta regla, en cuanto sean aplicables a todos los países, olos países que se encontraren en idénticas condiciones, no podrán tener lugar sino en los casos siguientes:

1° En circunstancias excepcionales en cuanto a las provisiones de guerra;

2° Por razones de seguridad pública;

3° Por los monopolios del Estado actualmente en vigor, o que se puedan establecer en lo futuro;

4° En vista de la aplicación a las mercaderías extranjeras, de las prohibiciones o restricciones establecidas por las leyes internas en cuanto a la producción interna de mercaderías semejantes, o a la venta o transporte al interior del país de mercaderías similares de producción nacional;

5° Por razones de policía sanitaria y con el objeto de la protección de los animales y de las plantas útiles, contra las enfermedades o los insectos y parásitos nocivos, y sobre todo en interés de la salud pública y de acuerdo con los principios internacionales a ese efecto.

Con el objeto de realizar en su integridad, lo más pronto posible, el principio establecido en el primer párrafo del presente artículo, las Altas Partes contratantes no mantendrán ni instituirán alguna prohibición o restricción a la importación o la exportación, a menos que esto sea absolutamente necesario, en vista de circunstancias excepcionales para el tiempo en que tales circunstancias subsistan.

De conformidad con el espíritu de esta declaración cada abolición de prohibiciones o de restricciones de entrada o de salida actualmente existentes, que fuera acordada, aún a título temporal o en la medida de contingentes definidos, por una de las Altas Partes contratantes, a las mercaderías de un tercer Estado será en los mismos términos aplicada immediatamente e incondicionalmente a los productos idénticos o similares de la otra.

Art. 11.

Para establecer el origen de los productos importados cada una de las Altas Partes contratantes podrá exigir la presentación de un certificado de origen atestiguando que el artículo importado es de producción o de fabricación nacional, o que este debe ser considerado como tal, en vista de las transformaciones que ha sufrido en el país de donde provienen.

Los certificados de origen serán extendidos, ya sea por las Cámaras de comercio e industria del país en donde reside el exportador, ya sea por cualquier otro órgano o entidad que el país destinatario reconozca, o por la Aduana de despacho, al interior o a la frontera. Ellos podrán ser o no ser legalizados por las Autoridades Consulares, según las disposiciones que estén vigentes en el país importador. En el caso que tal legalización sea exigida, el gasto inherente debe ser lo más pequeño posible, de manera que no se obstaculice el comercio entre ambos países. En cualquier caso debe regir a este respecto, el principio de reciprocidad. Los fardos postales, en todo caso, serán dispensados del certificado de origen.

Art. 12.

Ningún derecho interior cobrado por cuenta del Estado, de las autoridades locales o de las Corporaciones, a los cuales están o estuvieren sujetos la producción, la fabricación, la venta o el consumo de un producto en el territorio de una de las Altas Partes contratantes, por ningún motivo gravarán los productos de la otra en grado más alto o de modo más oneroso que a los productos del país, de la misma especie, o, a falta de éstos, de los productos de la Nación más favorecida.

Art. 13.

Los buques de una de las Altas Partes contratantes serán, en los puertos de la otra, tratados, ya a la entrada, ya a

la salida, ya en su estancia, bajo el mismo pie que los buques nacionales o los buques de la Nación más favorecida, tanto en lo que respecta a los derechos y a los impuestos, cualquiera que sea la naturaleza o la denominación, cobrados en provecho del Estado, de los Municipios y de las Corporaciones, de los funcionarios publicos o de los Establecimientos de cualquiera clase, como en cuanto se refiere a la colocación de estos buques, a su carga o descarga en los puertos, radas, bahías, ensenadas y dársenas, y en general para todas las formalidades y disposiciones cualesquiera a que puedan estar sujetos los buques, sus equipajes y sus cargamentos.

En caso de naufragio o de otro siniestro ocurrido en la costa o playas de uno de los dos países, o por arribada forzosa, los buques del otro gozarán de todas las facilidades concedidas en el mismo caso a los buques nacionales o a los de la Nación más favorecida.

El tratamiento acordado a buques nacionales y a buques de la Nación más favorecida no se extienden a:

1° Al cabotaje, el cual continúa siendo regulado por las leyes que están o que estuvieren más tarde en vigor en cada uno de los dos países. En cualquier caso los buques de Guatemala y los de Italia podrán pasar de un puerto de uno de los países contratantes a uno o más puertos del mismo país, ya sea para descargar todo o parte de su cargamento procedente del exterior, ya sea para formar o completar su carga destinada al exterior;

2° A los auxilios acordados o que se puedan acordar a la marina nacional mercantil;

3° A las concesiones especiales acordadas a las sociedades de sport náutico y a los buques de recreo;

4° Al ejercicio de la pesca en aguas territoriales de las Altas Partes contratantes, y al ejercicio del servicio marítimo de los puertos, de las radas y de las playas. El servicio marítimo comprende el ejercicio de remolque, de asistencia y de salvamento marítimo.

Art. 14.

La nacionalidad de los buques será comprobada según las leyes del Estado al cual los mismos pertenezcan.

Los certificados de tonelaje entregados por una de las Partes contratantes serán válidos también en el territorio de la otra, para establecer la capacidad de los buques, sin que haya necesidad de proceder a la revisión del tonelaje.

Salvo el caso de venta judicial, los buques de una de las Altas Partes contratantes no podrán ser nacionalizados en la otra, sin una declaración de cambio de bandera, entregada por la autoridad del Estado al cual pertenezcan.

Art. 15.

Los súbditos o ciudadanos de una de las Altas Partes contratantes tendrán facultad de hacer uso en el territorio de la otra, en las mismas condiciones y con el pago de los mismos impuestos cobrados a los nacionales, de las vias y otros lugares de paso, canales, exclusas, pontones, puentes y puentes movibles, puertos y lugares de desembarque, signos y luces indicadores de aguas navegables, pilotaje, gruas y pesas publicas, almacenes y establecimientos para el salvamento y almacenaje de carga, de buques y otros objetos, siempre que tales establecimientos y instituciones estén destinados al uso público, ya sean administrados por particulares o por el Estado.

Salvo los reglamentos particulares sobre faros, fanales y pilotaje, no será percibido ningún impuesto si realmente no se haya hecho uso de los establecimientos y de las instituciones indicadas.

Art. 16.

El presente Tratado será ratificado y las ratificaciones serán canjeadas a Guatemala tan pronto como ambas Partes cumplan con las formalidades que establecen las leyes respectivas.

Entrará en vigor 15 dias después del canje de ratificaciones y no podrá ser denunciado hasta la expiración de un año. Después de este periodo podrá ser denunciado en cualquier tiempo, permaneciendo todavia en vigor por seis meses a partir del dia de la denuncia.

En fe de lo cual, los Plenipotenciarios han firmado el presente Tratado y lo han sellado con sus sellos respectivos.

Hecho en la ciudad de Guatemala, en dos originales, el dia quince de Septiémbre de milnovecientos ventiseis.

(*L. S.*) ROBERTO LOWENTHAL.
(*L. S.*) NICOLA MACARIO.

NOMBRE DE LA NACION

. . . .

AUTORIDAD EXPEDITORA

. . . .

Carta de Legitimación para Agentes Viajeros de Comercio, válidas por doce meses contados desde la fecha de su expedición

Vàlida por . . . . N° de la carta . . . .
Se certifica por la presente que el portador de esta Carta el señor . . . . Nacido en . . . . .
residente en . . . . Calle . . . . N° . . .
ejerce (1) . . . . de . . . .
de la casa de comercio . . . .
casa
o comisionista al servicio de la
las casas
quien posee
(1) . . . .
quienes poseen
de la casa de comercio . . . .

El Portador de esta Carta se propone conseguir pedidos en los países indicados hacer compras por la casa o casas precitadas, se certifica que dicha o dichas casas está o están autorizadas para ejercer su o sus industria, industrias y su os sus comercio, comercios, en Guatemala y ha pagado o han pagado las contribuciones legales respectivas.

(. . . . .) el . . . . 19. . .

Firma del Jefe de la Casa,

. . . .

Filiación del Portador:

edad . . . . — Fotografia del Portador
estatura . . . .
pelo . . . .
señas particulares . . . .

Firma del portador

. . . .

Presidente de la Cámara de Comercio

. . . .

(1) Indicación de la Fábrica o del Comercio.

N.B. — Sólo debe ponerse la rúbrica en el formulario cuando se trata del Jefe de un establecimiento comercial o industrial.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

p. *Il Ministro per gli affari esteri:*
GRANDI.

Numero di pubblicazione 1740.

REGIO DECRETO 29 luglio 1927, n. 1477.

Riunione dei comuni di Caprino Bergamasco e di Sant'Antonio d'Adda in un unico Comune denominato « Caprino Bergamasco ».

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

In virtù dei poteri conferiti al Governo col R. decreto-legge 17 marzo 1927, n. 383;

Sulla proposta del Capo del Governo, Primo Ministro Segretario di Stato e Ministro Segretario di Stato per gli affari dell'interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

I comuni di Caprino Bergamasco e di Sant'Antonio d'Adda, in provincia di Bergamo, sono riuniti in unico Comune denominato « Caprino Bergamasco ».

Art. 2.

Le condizioni di tale unione saranno determinate dal prefetto, sentita la Giunta provinciale amministrativa.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 luglio 1927 - Anno V

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 22 agosto 1927 - Anno V
Atti del Governo, registro 263, foglio 195. — CASATI.

Numero di pubblicazione 1741.

REGIO DECRETO 16 giugno 1927, n. 1362.

Approvazione del nuovo statuto del « Collegio Bandinelli », in Roma.

N. 1362. R. decreto 16 giugno 1927, col quale, sulla proposta del Ministro per la pubblica istruzione, viene approvato il nuovo statuto del « Collegio Bandinelli », in Roma.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 9 agosto 1927 - Anno V

Numero di pubblicazione 1742.

REGIO DECRETO 16 giugno 1927, n. 1363.

Erezione in ente morale della Cassa scolastica del Regio ginnasio di Tolmino.

N. 1363. R. decreto 16 giugno 1927, col quale, sulla proposta del Ministro per la pubblica istruzione, la Cassa scolastica del Regio ginnasio di Tolmino viene eretta in ente morale ed è approvato il relativo statuto.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 9 agosto 1927 - Anno V

Numero di pubblicazione 1743.

REGIO DECRETO 16 giugno 1927, n. 1364.

Erezione in ente morale della Cassa scolastica del Regio istituto magistrale di Savona.

N. 1364. R. decreto 16 giugno 1927, col quale, sulla proposta del Ministro per la pubblica istruzione, la Cassa scolastica del Regio istituto magistrale di Savona viene eretta in ente morale ed è approvato il relativo statuto.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 9 agosto 1927 - Anno V

Numero di pubblicazione 1744.

REGIO DECRETO 16 giugno 1927, n. 1365.

Erezione in ente morale della Cassa scolastica della Regia scuola complementare « Emanuele Barba », in Gallipoli.

N. 1365. R. decreto 16 giugno 1927, col quale, sulla proposta del Ministro per la pubblica istruzione, la Cassa scolastica della Regia scuola complementare « Emanuele Barba », in Gallipoli, viene eretta in ente morale ed è approvato il relativo statuto.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 9 agosto 1927 - Anno V

Numero di pubblicazione 1745.

REGIO DECRETO 16 giugno 1927, n. 1366.

Erezione in ente morale della Cassa scolastica della Regia scuola complementare « Vittorio Emanuele III », in Andria.

N. 1366. R. decreto 16 giugno 1927, col quale, sulla proposta del Ministro per la pubblica istruzione, la Cassa scolastica della Regia scuola complementare « Vittorio Emanuele III », in Andria, viene eretta in ente morale ed è approvato il relativo statuto.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 9 agosto 1927 - Anno V

Numero di pubblicazione 1746.

REGIO DECRETO 16 giugno 1927, n. 1367.

Erezione in ente morale della Cassa scolastica della Regia scuola complementare « G. Giusti », in Pescia.

N. 1367. R. decreto 16 giugno 1927, col quale, sulla proposta del Ministro per la pubblica istruzione, la Cassa scolastica della Regia scuola complementare « G. Giusti », in Pescia, viene eretta in ente morale ed è approvato il relativo statuto.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 9 agosto 1927 - Anno V

Numero di pubblicazione 1747.

REGIO DECRETO 16 giugno 1927, n. 1368.

Erezione in ente morale della Cassa scolastica della Regia scuola complementare « Girolamo Graziani », in Pergola.

N. 1368. R. decreto 16 giugno 1927, col quale, sulla proposta del Ministro per la pubblica istruzione, la Cassa scolastica della Regia scuola complementare « Girolamo Gra-

ziani », in Pergola, viene eretta in ente morale ed è approvato il relativo statuto.

Visto, *il Guardasigilli*: Rocco.
Registrato alla Corte dei conti, addì 9 agosto 1927 - Anno V

Numero di pubblicazione 1748.

REGIO DECRETO 16 giugno 1927, n. **1369.**

Erezione in ente morale della Cassa scolastica della Regia scuola complementare « Regina Elena », in Torino.

N. 1369. R. decreto 16 giugno 1927, col quale, sulla proposta del Ministro per la pubblica istruzione, la Cassa scolastica della Regia scuola complementare « Regina Elena », in Torino, viene eretta in ente morale ed è approvato il relativo statuto.

Visto, *il Guardasigilli*: Rocco.
Registrato alla Corte dei conti, addì 9 agosto 1927 - Anno V

Numero di pubblicazione 1749.

REGIO DECRETO 16 giugno 1927, n. **1370.**

Erezione in ente morale della Cassa scolastica del Regio liceo scientifico « Stanislao Cannizzaro », in Palermo.

N. 1370. R. decreto 16 giugno 1927, col quale, sulla proposta del Ministro per la pubblica istruzione, la Cassa scolastica del Regio liceo scientifico « Stanislao Cannizzaro », in Palermo, viene eretta in ente morale ed è approvato il relativo statuto.

Visto, *il Guardasigilli*: Rocco.
Registrato alla Corte dei conti, addì 9 agosto 1927 - Anno V

DECRETO MINISTERIALE 10 agosto 1927.

Approvazione delle condizioni di polizza in caso di invalidità professionale assoluta permanente adottate dalla Società di assicurazioni « Riunione adriatica di sicurtà ».

IL MINISTRO PER L'ECONOMIA NAZIONALE

Visti i decreti-legge 29 aprile 1923, n. 966, e 24 settembre 1923, n. 2272, convertito nella legge 17 aprile 1925, n. 473, nonchè il R. decreto-legge 5 aprile 1925, n. 440, convertito nella legge 11 febbraio 1926, n. 254, concernente l'esercizio delle assicurazioni private;

Visto il regolamento approvato con R. decreto 4 gennaio 1925, n. 63, modificato con R. decreto 4 marzo 1926, n. 519;

Vista la domanda della Società « Riunione adriatica di sicurtà », con sede in Trieste, tendente ad ottenere l'approvazione delle condizioni di polizza relative all'esonero del pagamento dei premi in caso di invalidità dell'assicurato;

Esaminate dette condizioni di polizza;

Decreta:

Sono approvate le condizioni di polizza relative all'esonero del pagamento dei premi in caso di invalidità dell'assicurato, adottate dalla Società anonima « Riunione adriatica di sicurtà », con sede in Trieste, nel testo allegato al presente decreto.

Roma, addì 10 agosto 1927 - Anno V

p. *Il Ministro*: Bisi.

DECRETO MINISTERIALE 14 luglio 1927.

Approvazione della nuova tabella degli uffici doganali incaricati della gestione di servizi inerenti alle imposte di fabbricazione.

IL MINISTRO PER LE FINANZE

Visto il decreto Ministeriale 16 giugno 1923, che designa gli uffici doganali incaricati della gestione di servizi inerenti alle imposte di fabbricazione;

Visto il successivo Ministeriale decreto 5 febbraio 1925, che aggiunge alla tabella annessa al precitato decreto la dogana di Fiume per la provincia del Carnaro;

Ritenuta la necessità di modificare la predetta tabella in dipendenza delle nuove circoscrizioni provinciali, di cui al R. decreto-legge 2 gennaio 1927, n. 1;

Visto l'art. 227 del regolamento sulla contabilità generale dello Stato;

Determina:

E' approvata l'annessa tabella che sostituisce la precedente, allegata al decreto Ministeriale 16 giugno 1923 e completata col successivo decreto 5 febbraio 1925.

Il presente decreto sarà comunicato alla Corte dei conti per la registrazione, e avrà effetto dal 1° gennaio 1928.

Roma, addì 14 luglio 1927 - Anno V

Il Ministro: Volpi.

Tabella di circoscrizione delle dogane per la gestione delle imposte di fabbricazione.

Provincia di Alessandria, dogana di Torino.
Id. Ancona, dogana di Ancona.
Id. Aosta, dogana di Aosta.
Id. Aquila, dogana di Pescara.
Id. Arezzo, dogana di Firenze.
Id. Ascoli Piceno, dogana di S. Benedetto del Tronto.
Id. Avellino, dogana di Napoli.
Id. Bari, dogana di Bari.
Id. Belluno, dogana di Udine.
Id. Benevento, dogana di Napoli.
Id. Bergamo, dogana di Como.
Id. Bologna, dogana di Bologna.
Id. Bolzano, dogana di Bolzano.
Id. Brescia, dogana di Verona.
Id. Brindisi, dogana di Brindisi.
Id. Cagliari, dogana di Cagliari.
Id. Caltanissetta, dogana di Terranova di Sicilia.
Id. Campobasso, dogana di Termoli.
Id. Castrogiovanni, dogana di Porto Empedocle.
Id. Catania, dogana di Catania.
Id. Catanzaro, dogana di Catanzaro.
Id. Chieti, dogana di Ortona.
Id. Como, dogana di Como.
Id. Cosenza, dogana di Paola.
Id. Cremona, dogana di Verona.
Id. Cuneo, dogana di S. Dalmazzo di Tenda.
Id. Ferrara, dogana di Porto Garibaldi.
Id. Firenze, dogana di Firenze.
Id. Fiume, dogana di Fiume.
Id. Foggia, dogana di Manfredonia.

Provincia di Forlì, dogana di Rimini.
Id. Frosinone, dogana di Roma.
Id. Genova, dogana di Genova.
Id. Girgenti, dogana di Porto Empedocle.
Id. Gorizia, dogana di Gorizia.
Id. Grosseto, dogana di Porto S. Stefano.
Id. Imperia, dogana di Imperia.
Id. Lecce, dogana di Gallipoli.
Id. Livorno, dogana di Livorno.
Id. Lucca, dogana di Viareggio.
Id. Macerata, dogana di Porto Civitanova.
Id. Mantova, dogana di Verona.
Id. Massa-Carrara, dogana di Marina di Carrara.
Id. Matera, dogana di Bari.
Id. Messina, dogana di Messina.
Id. Milano, dogana di Milano.
Id. Modena, dogana di Bologna.
Id. Napoli, dogana di Napoli.
Id. Novara, dogana di Novara.
Id. Nuoro, dogana di Bosa.
Id. Padova, dogana di Venezia.
Id. Palermo, dogana di Palermo.
Id. Parma, dogana di Bologna.
Id. Pavia, dogana di Milano.
Id. Perugia, dogana di Ancona.
Id. Pesaro Urbino, dogana di Pesaro.
Id. Pescara, dogana di Pescara.
Id. Piacenza, dogana di Milano.
Id. Pisa, dogana di Livorno.
Id. Pistoia, dogana di Firenze.
Id. Pola, dogana di Pola.
Id. Potenza, dogana di Salerno.
Id. Ragusa, dogana di Pozzallo.
Id. Ravenna, dogana di Ravenna.
Id. Reggio Calabria, dogana di Reggio Calabria.
Id. Reggio Emilia, dogana di Bologna.
Id. Rieti, dogana di Roma.
Id. Roma, dogana di Roma.
Id. Rovigo, dogana di Tolle.
Id. Salerno, dogana di Salerno.
Id. Sassari, dogana di Porto Torres.
Id. Savona, dogana di Savona.
Id. Siena, dogana di Firenze.
Id. Siracusa, dogana di Siracusa.
Id. Sondrio, dogana di Villa di Chiavenna.
Id. Spezia, dogana di Spezia.
Id. Taranto, dogana di Taranto.
Id. Teramo, dogana di Giulianova.
Id. Terni, dogana di Roma.
Id. Torino, dogana di Torino.
Id. Trapani, dogana di Trapani.
Id. Trento, dogana di Trento.
Id. Treviso, dogana di Venezia.
Id. Trieste, dogana di Trieste.
Id. Udine, dogana di Udine.
Id. Varese, dogana di Luino.
Id. Venezia, dogana di Venezia.
Id. Vercelli, dogana di Novara.
Id. Verona, dogana di Verona.
Id. Vicenza, dogana di Verona.
Id. Viterbo, dogana di Civitavecchia.
Id. Zara, dogana di Zara.

Roma, addì 14 luglio 1927 - Anno V

Il Ministro: VOLPI.

BANDI DI CONCORSO

MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE

Concorsi a premio del Reale istituto veneto di scienze, lettere ed arti.

PREMI DI FONDAZIONE QUERINI STAMPALIA.

Concorso per l'anno 1927.

Tema proposto nell'adunanza ordinaria 21 giugno 1925:

« Per il miglior lavoro diretto a far progredire in qualche modo per via matematica o per via dell'osservazione o dell'esperimento l'interpretazione dei fenomeni relativi alla portata delle radiocomunicazioni ».

Il concorso rimane aperto fino al 31 dicembre 1927.

Il premio è di L. 5000.

Concorso per l'anno 1928.

Tema proposto nell'adunanza ordinaria 20 giugno 1926:

« La bibliografia veneziana in continuazione e integrazione di quelle del Cicogna e del Soranzo ».

Il concorso rimane aperto fino al 31 dicembre 1928.

Il premio è di L. 7000.

Concorso per l'anno 1928.

Tema proposto nell'adunanza ordinaria 19 giugno 1927:

« La questione delle materie prime. (Sarà ammessa al concorso anche la trattazione del tema limitata soltanto a qualche gruppo di materie) ».

Il concorso rimane aperto fino al 31 dicembre 1928.

Il premio è di L. 4000.

Concorso per l'anno 1929.

Tema proposto nell'adunanza ordinaria 19 giugno 1927.

« Studi e risultati d'esperienze scientifiche nella cura di una o più malattie infettive di animali domestici ».

Il concorso rimane aperto fino al 31 dicembre 1929.

Il premio è di L. 7000.

PREMIO DI FONDAZIONE CAVALLI.

Tema proposto nell'adunanza ordinaria 20 giugno 1926:

« Manuale di nozioni utili ad ogni buon italiano, con particolare riguardo al diritto pubblico e privato e ai problemi industriali e coloniali ».

Il concorso rimane aperto fino al 31 dicembre 1928.

Il premio è di L. 7000.

DISCIPLINE COMUNI AI CONCORSI DI FONDAZIONE QUERINI STAMPALIA E DI FONDAZIONE CAVALLI.

Nazionali e stranieri, eccettuati i membri effettivi del Reale istituto veneto, sono ammessi al concorso. Le memorie potranno essere scritte nelle lingue italiana, francese, tedesca ed inglese. Tutte poi dovranno essere presentate, franche di porto, alla segreteria dell'Istituto medesimo.

E' in facoltà dei concorrenti di non dichiarare il proprio nome, nel qual caso le memorie presentate porteranno un motto ripetuto poi sopra una busta suggellata, che conterrà una scheda in cui l'autore avrà scritto nome, cognome e domicilio. Verrà aperta soltanto la busta che reca il motto della memoria premiata. Le altre buste recanti motti che si riferiscono a memorie non premiate, saranno conservate chiuse nell'archivio del Reale istituto.

Sono ammessi al concorso anche lavori a stampa, purchè pubblicati posteriormente alla data della pubblicazione del tema posto a concorso, ed in tre esemplari.

Le istanze pei concorsi devono essere scritte su carta bollata.

L'esito dei concorsi è proclamato nell'annuale adunanza solenne del Reale istituto.

Le opere manoscritte o stampate sono custodite nell'archivio del Reale istituto, a guarentigia dei giudizi pronunciati. La Presidenza può, tuttavia, permettere agli autori di farne trarre copia a loro spesa, negli uffici e sotto la sorveglianza degli ufficiali del Reale istituto.

Se nella pubblicazione dei lavori stampati si riscontrino modificazioni tali da alterarne il carattere, potrà l'Istituto, sopra nuovo rapporto scritto dalla Commissione giudicatrice, negare la consegna del premio.

La proprietà delle memorie premiate resta agli autori, che sono obbligati a pubblicarle entro il termine di un anno, previo accordo colla segreteria dell'Istituto per il formato ed i caratteri della stampa, e per la successiva obbligatoria consegna di 50 esemplari delle medesime. Nella stampa del lavoro premiato, l'autore ha l'obbligo di premettere la intiera relazione della Giunta esaminatrice del Reale istituto. Il danaro del premio non potrà conseguirsi; se non dopo aver soddisfatto a queste prescrizioni.

L'Istituto si riserva poi il diritto di fare imprimere, a proprie spese, quel numero qualunque di copie, che reputasse conveniente.

PREMIO DI FONDAZIONE BALBI-VALIER

PER IL PROGRESSO DELLE SCIENZE MEDICHE E CHIRURGICHE.

Sarà conferito un premio d'italiane L. 6000 all'italiano « che avrà fatto progredire nel biennio 1925-1926 le scienze mediche e chirurgiche, sia colla invenzione di qualche istrumento o di qualche ritrovato, che valga a lenire le umane sofferenze, sia pubblicando qualche opera di sommo pregio ».

Il premio è per concorso.

Scadenza 31 dicembre 1927.

Il premio non può essere conferito ai membri del Reale istituto veneto.

PREMI DI FONDAZIONE ANGELO MINICH.

Concorso pel triennio 1925-1927.

Tema proposto nell'adunanza ordinaria 31 maggio 1925:

« Influenza delle glandole endocrine nell'evoluzione dei tumori sperimentali ».

Il concorso resta aperto a tutto il 31 dicembre 1927.

Il premio è di L. 9000.

Concorso pel triennio 1927-1929.

Tema proposto nell'adunanza ordinaria 19 giugno 1927:

« Contributo nel campo della chirurgia del sistema nervoso ».

Il concorso rimane aperto fino al 31 dicembre 1929.

Il premio è di L. 20,000.

DISCIPLINE RELATIVE AI PREMI DI FONDAZIONE MINICH.

Ai concorsi non possono partecipare che italiani, e vi sono ammessi pure i soci corrispondenti del Reale istituto.

Le memorie dovranno essere scritte in lingua italiana.

Le altre discipline inerenti alle modalità di questi concorsi sono comuni a quelle dei concorsi di Fondazione Querini e di Fondazione Cavalli.

PREMIO DI FONDAZIONE ARRIGO FORTI

PER INCORAGGIAMENTO AGLI STUDI DI BOTANICA.

Al concorso sono ammessi i lavori pubblicati dal 1° gennaio 1926 al 31 dicembre 1928: essi devono pervenire al Reale istituto non più tardi del giorno 8 gennaio 1929.

Per norma dei concorrenti, si trascrivono qui sotto gli articoli 2, 3 e 4 dello statuto, che si applicano al presente concorso nei limiti sopraindicati, rispetto alla materia ed al tempo:

« Art. 2. — La Fondazione ha per iscopo di conferire un premio triennale di L. 3000 per incoraggiamento agli studi di botanica e di zoologia, nei loro diversi rami, esclusi gli studi che si riferiscono alla biologia umana ».

« Art. 3. — Al premio, che viene pure denominato « Arrigo Forti » possono concorrere soltanto italiani, anche non regnicoli, i quali non appartengano al Reale istituto veneto nè come membri effettivi, nè come soci corrispondenti delle provincie venete.

« Al concorso sono ammessi soltanto i lavori sulle materie di cui all'art. 2, i quali:

a) siano stati pubblicati dal 1° gennaio dell'anno in cui è bandito il concorso fino alla data della chiusura del concorso medesimo, che si deve fissare al 31 dicembre del terzo anno computato a partire dal 1° gennaio anzidetto;

b) che non abbiano già conseguiti altri premi in denaro, salvochè appaiano rifatti od ampliati così da potersi considerare come nuovi;

c) che siano stati spediti in tempo utile a spese del concorrente e possibilmente in 5 esemplari, al Reale istituto, accompagnati dalla domanda di ammissione al concorso scritta su carta bollata.

« L'essere riuscito vincitore di uno dei concorsi della Fondazione non impedisce alla stessa persona l'ammissione a concorsi successivi, purchè, volta per volta, si presenti con titoli nuovi, nel qual caso però non si considerano tali i lavori già premiati dalla Fondazione in precedenza, tuttochè rifatti o ampliati.

« Un esemplare di tutte le pubblicazioni presentate al concorso rimarrà di proprietà del Reale istituto quale garanzia del giudizio ».

« Art. 4. — Il concorso sarà aperto la prima volta per la botanica, la seconda volta per la zoologia, e così di seguito alternativamente per le due materie nello stesso ordine di triennio in triennio ».

Il risultato del concorso si proclamerà nella pubblica solenne adunanza dell'anno 1929.

Il premio è di L. 3000.

PREMIO DI FONDAZIONE VANNA ARRIGONI DEGLI ODDI

SULLA STORIA DELLA PITTURA.

Primo concorso.

Tema prorogato nell'adunanza ordinaria 19 giugno 1927:

« I capolavori della pittura che decorarono la grande Scuola di San Marco dal secolo XV al XVIII ».

Il concorso rimane aperto fino al 30 marzo 1928.

Il premio è di L. 10,000.

PREMIO ELIA LATTES.

Tema proposto nell'adunanza ordinaria 20 giugno 1926:

« La letteratura nei dialetti di Padova e Vicenza e dei rispettivi contadi ».

Il concorso rimane aperto fino al 30 giugno 1930.

Il premio è di L. 4000.

Le discipline relative a questi concorsi sono comuni con quelle delle Fondazioni Querini Stampalia e Cavalli.

Avvertenza generale.

L'importo della tassa di ricchezza mobile è a carico dei premiati.

Venezia, 3 luglio 1927 - Anno V

Il presidente: ACHILLE BREDA.

Il segretario: GIOVANNI BORDIGA.

DISPOSIZIONI E COMUNICATI

MINISTERO DELLE FINANZE

DIREZIONE GENERALE DEL TESORO DIV. I · PORTAFOGLIO

Media dei cambi e delle rendite

del 23 agosto 1927 - Anno V

Francia	71.97	Oro	354.24
Svizzera	353.92	Belgrado	32.45
Londra	89.246	Budapest (pengo)	3.20
Olanda	7.37	Albania (Franco oro)	356 —
Spagna	310.12	Norvegia	4.74
Belgio	2.56	Svezia	4.93
Berlino (Marco oro)	4.368	Polonia (Sloty)	207 —
Vienna (Schillinge)	2.59	Danimarca	4.92
Praga	54.50	Rendita 3,50 %	68.85
Romania	11.35	Rendita 3,50 % (1902)	62 —
Russia (Cervonetz)	95.75	Rendita 3 % lordo	38.675
Peso argentino oro	17.82	Consolidato 5 %	80.30
Peso argentino carta	7.84	Obbligazioni Venezie 3,50 %	65.25
New York	18.359		
Dollaro Canadese	18.36		

ROSSI ENRICO, *gerente.*

Roma — Stabilimento Poligrafico dello Stato.